



SENADO FEDERAL

(*) PARECER Nº 55, DE 2007

Da COMISSÃO DE SERVIÇO DE INFRA-ESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 437, de 1999, de autoria do Senador Romero Jucá, que “*inclui o porto de Caracarái, no Estado de Roraima, na relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação*”

RELATOR: Senadora **MARLUCE PINTO**

I – RELATÓRIO

É submetido à apreciação desta Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, o texto do Projeto de Lei do Senado nº 437, de 1999, que “*inclui o porto de Caracarái, no Estado de Roraima, na relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.*”

Para tanto, o autor do presente Projeto de Lei do Senado, em sua justificativa, esclarece que o porto de Caracarái está localizado na parte sul do Estado de Roraima, situando-se à margem direita do curso médio do Rio Branco, a 600 km de Manaus e 135 km de Boa Vista, cujo acesso, a partir de Manaus, por via fluvial, se dá pelos Rios Negro e Branco, e, somente pelo Rio Branco, partindo de Boa Vista. O acesso Caracarái/Boa Vista/Caracarái fica restrito ao período chuvoso, quando o Rio Branco apresenta melhores condições de navegabilidade, daí, todo o transporte fluvial saindo ou entrando no Estado somente é possível a partir de e até Caracarái.

Acresce-se a isso, o fato de que Caracarái é o principal ponto de convergência do mercado consumidor do Estado, uma vez que se limita com

(*) Parecer reconstituído.

os municípios de Iracema, Cantá, Bonfim, Caroebe, São João da Baliza, São Luiz do Anauá e Rorainópolis, além do Estado do Amazonas e da República Federativa da Guiana. Estas características destacam o porto de Caracaraí como ponto estratégico no contexto sócio-econômico da região setentrional do País.

É nesse sentido, portanto, que o autor busca com a presente proposição, a otimização do sistema de transportes da região, através da redução dos custos operacionais de transportes, e o conseqüente barateamento dos produtos gerados na área de influência portuária.

A Lei nº 5.917, de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação – PNV, fixa, como seu objetivo essencial, permitir o estabelecimento da infra-estrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar.

O mesmo Plano parte da concepção de que um sistema nacional de transportes unificado deverá ser a diretriz básica para os diversos planejamentos no setor, visando sempre a uma coordenação racional entre os sistemas federal, estadual e municipal, bem como entre todas as modalidades de transporte.

Dispõe ainda que os investimentos na infra-estrutura e na operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressaltando-se, apenas, as necessidades imperiosas ligadas à segurança nacional, e as de caráter social, inadiáveis, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta outras alternativas viárias possíveis.

O artigo 6º da Lei que dispõe sobre o PNV estabelece ainda que as vias de transporte, portos e aeródromos ficam, sejam quais forem os regimes de concessão e de propriedade a que pertençam, subordinadas às especificações e normas técnicas aprovadas pelo Governo Federal.

Para tanto, os recursos provenientes do Orçamento Geral da União e de Fundos específicos, destinados ao setor transportes, não poderão ser empregados em vias, portos e aeródromos que não constem de programas ou planos oficiais, obedecidos os demais dispositivos legais concernentes. O artigo 8º define ainda que os recursos que tenham sido destinados para atendimento, das obras constantes do PNV serão transferidos,

automaticamente, para a execução das mesmas obras consideradas no Plano, independentemente de qualquer formalidade.

A importância de um porto fluvial em Caracarái, com toda estrutura necessária ao seu funcionamento, se justifica por ser o principal ponto de escoamento e recepção de aproximadamente 80% do que se produz e se consome no estado. Aportam em Caracarái, onde também mantêm seus depósitos, os maiores distribuidores de materiais de construção, tais como: cimento, ferro, telhas, etc., bem como os produtos derivados de petróleo, a saber: Petrobrás Distribuidora, Equatorial Petróleo do Amazonas, Fogás e outras, concentrando-se, também, as distribuidoras de bebidas oriundas do Estado do Amazonas e os produtos importados dos vizinhos da Venezuela e Guiana.

Finalmente, o artigo 20 do PNV define que a classificação dos portos e aeródromos será feita pelo Poder Executivo, segundo os critérios que avaliem e escalonem a sua importância econômica em função das regiões, áreas ou atividades servidas pelos mesmos, ressalvados os interesses da segurança nacional.

A inclusão do Porto de Caracarái no Plano Nacional de Viação abre perspectivas para o impulso desenvolvimentista que ora se imprime em Caracarái, notadamente na área do ecoturismo, que, por sua vez, vem atraindo as atenções de outros centros produtores e consumidores. Em consequência, urge que se dote o Município de uma estrutura portuária que venha a atender a demanda crescente na área e, principalmente, eleve-se a oferta e geração de emprego para grande número de profissionais relacionados às atividades fluviais/portuárias, minimizando, dessa forma, a dependência do poder público, que poderá direcionar seus investimentos para outras áreas, também produtivas, que contribuam para a geração de emprego e renda em benefício dos municípios.

Essa situação também vem atender plenamente às exigências dos planos diretores e estudos de viabilidade técnico-econômica que buscam a seleção de alternativas mais eficientes de transporte, pois, neste caso, levar-se-á em conta as combinações de modalidades de transporte devidamente coordenadas.

Como vimos, torna-se imperioso e imprescindível a inclusão do porto de Caracarái na relação descritiva dos portos do Plano Nacional de

Viação. Dada a sua importância e localização estratégica, o desenvolvimento de toda a região e de sua área de influência estará a mercê da oficialização do porto, que, para receber investimentos do Orçamento Federal, deverá estar integrado ao Sistema Portuário Nacional, constante do Plano Nacional de Viação.

II – VOTO

Face ao exposto, e considerando todos os aspectos envolvidos, votamos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 437, de 1999.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

ITEM Nº 04- PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 437, DE 199

TERMINATIVO

EMENTA: Inclui o Porto de Caracará, no Estado de Roraima, na relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

Autor: Senador Romero Jucá

Relatora: Senadora Marluce Pinto

Relatório: Favorável, pela aprovação do Projeto.

Resultado: Aprovado

Secretaria da Comissão em 19 de agosto de 1999

**SECRETARIA LEGISLATIVA
SUBSECRETARIA DE COMISSÕES
COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA**

**ATA DA 12a. REUNIÃO (EXTRAORDINÁRIA) REALIZADA EM
19 DE AGOSTO DE 1999 ÀS 10:00 HORAS.**

Às dez horas do dia dezanove de agosto de mil novecentos e noventa e nove, na sala de reuniões da Comissão, na Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência da Senhora Senadora EMILIA FERNANDES, presentes os(as) Senhores(as) Senadores(as) Marluce Pinto, Geraldo Cândido, José Agripino, Luis Pontes, Arlindo Porto, Mozarildo Cavalcanti, Romero Jucá, Gérson Camata, Juvêncio da Fonseca, Maria do Carmo Alves, Eduardo Suplicy, Antonio Carlos Valadares, Carlos Bezerra, e Roberto Saturnino, reúne-se extraordinariamente, a Comissão Permanente de Serviços de Infra-Estrutura. Deixam de comparecer os Senhores Senadores Alberto Silva, Mauro Miranda, Gilvan Borges, Paulo Souto, José Jorge, José Roberto Arruda, Osmar Dias, Teotônio Vilela, e Roberto Freire. Havendo número regimental, a Senhora Presidente declara abertos os trabalhos, dispensando a leitura da ata da reunião anterior, que é dada como aprovada. Passa-se à apreciação do Item nº 01: Projeto de Lei do Senado nº 329, de 1999. Terminativo. Ementa: Altera dispositivo da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, que dispõe sobre a Política Energética Nacional. Autor: Senador Carlos Patrocínio. Relator: Senador Gérson Camata. Parecer: Favorável pela aprovação do projeto. Resultado: Aprovado. Colocada em discussão a matéria e não havendo oradores para discuti-la, passa-se a fase de votação ocasião em que a mesma é aprovada pela maioria dos membros presentes. Item nº 02: Projeto de Lei do Senado nº 202, de 1999. Não Terminativo. Ementa: Introduz modificações na Lei nº 4.117, de 27 de agosto de 1962, que institui o Código Brasileiro de Telecomunicações.

Autor: Senador Antero Paes de Barros. Relator: Senador Mozarildo Cavalcanti. Parecer: Favorável ao projeto, na forma do substitutivo apresentado. Resultado: Aprovado. Colocado em discussão a matéria e não havendo quem queira discutir, passa-se a fase de votação, oportunidade em que foi aprovada por unanimidade. Item nº 03: Projeto de Lei do Senado nº 394, de 1999. Terminativo. Ementa: Inclui o Porto de Santa Maria do Boiaçu, no Rio Branco, no Estado de Roraima, na relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação. Autor: Senador Mozarildo Cavalcanti. Relator: Senador Romero Jucá. Parecer: Favorável a aprovação do projeto. Resultado: Aprovado. Colocada em discussão a matéria não havendo oradores a fim de discuti-la passa-se a fase de votação, ocasião em que a mesma é aprovada pela maioria dos membros presentes. Item nº 04: Projeto de Lei do Senado nº 437, de 1999. Terminativo. Ementa: Inclui o Porto de Caracaraí, no Estado de Roraima, na relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação. Autor: Senador Romero Jucá. Relatora: Senadora Marluce Pinto. Parecer: Favorável a aprovação do projeto. Resultado: Aprovado. Colocada em discussão a matéria não tendo oradores para discutir, passa-se a fase de votação, oportunidade em que a mesma foi aprovada pela maioria dos membros presentes. Nada mais havendo a tratar, a Senhora Presidente agradece a presença de todos e declara encerrada a reunião, às onze horas e trinta minutos, lavrado eu, Celso Antony Parente, Secretário da Comissão, a presente Ata que, após lida e aprovada será assinada pela Senhora Presidente e publicada em conjunto com suas notas taquigrafias.

**SENADORA EMILIA FERNANDES
PRESIDENTE**

A SRª PRESIDENTE (Emilia Fernandes) - Damos por aberta a presente reunião. Os Srs. Senadores que estiverem de acordo com a dispensa da leitura da Ata da reunião anterior permaneçam sentados. (Pausa)

Aprovada.

Antes de iniciar a pauta prevista para o dia de hoje, queremos comunicar aos membros da Comissão que, no dia 12 de agosto, esta Presidência recebeu, em audiência, representantes dos reassentados do Projeto de Itaparica, Pernambuco e Bahia, ocasião em que foi apresentado um documento, no qual os atingidos manifestam sua preocupação em relação ao descumprimento de cláusulas do acordo assinado em 1986, com a Chesf, responsável pela obra. Deixaram toda uma documentação aos membros da Comissão. Estiveram presentes nessa audiência o Presidente do Sindicato dos Trabalhadores de Glória, na Bahia, Sr. Nildo José da Silva; a Secretária Executiva do Pólo Sindical dos Trabalhadores Rurais do Submédio São Francisco, a Srª Neuma Maria dos Santos de Souza; o Vereador, do Partido dos Trabalhadores, Eurocô, Pernambuco, Luiz Bernardino Alves; o Coordenador Geral do Pólo Sindical dos Trabalhadores Rurais do Submédio São Francisco, Sr. Eraldo José de Souza; Secretário de Formação e Comunicação do Pólo Sindical dos Trabalhadores Rurais do Submédio São Francisco, Assueres da Silva Santos; Coordenador Financeiro Adjunto da COOPAR - Cooperativa Autogestionária dos Agropecuaristas de Rodelas - da Bahia, Sr. José de Oliveira Reis; Secretário de Produção e Comercialização do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Petrolândia, Pernambuco, Sr. Osvaldo Pereira de Sá; Vereador do Partido dos Trabalhadores de Santa Maria da Boa Vista, Pernambuco, Deusdedith Silvino Pereira.

Essas pessoas estiveram conosco, solicitaram audiência à Presidência da nossa Comissão, trouxeram suas preocupações, trouxeram uma farta documentação, que está à disposição dos membros da nossa Comissão.

Está sendo organizada uma audiência na área do Projeto, com representação de Parlamentares, estendendo o convite aos membros da Comissão de Infra-estrutura do Senado. A data prevista, em princípio, era dia 20, mas alertamos que estava muito próximo, ficaria difícil de acertarmos quem iria nos representando; enfim, ficou definida a data do dia 9 de setembro. Posteriormente, vamos estar em contato com os membros da nossa Comissão, para que também sejamos representados e possamos estabelecer um debate, conhecer bem a realidade daquelas pessoas, daquelas famílias, porque, segundo o que expuseram, estão passando por sérias dificuldades, por falta de continuidade de um projeto, de um programa que teria sido construído já naquela época da assinatura do acordo. Estamos dando ciência aos membros da Comissão e, posteriormente, gostaríamos de receber, por parte dos Srs. Senadores, a manifestação daqueles que, porventura, desejam representar a Comissão nesse evento.

Na nossa pauta temos vários projetos terminativos, por conseguinte, precisa-se de um número elevado de membros da Comissão de Infra-estrutura. Queremos fazer um apelo aos membros da Comissão de Infra-estrutura, que estejam nas dependências da Casa, para que venham ao plenário da Comissão, porque precisamos de um número mais elevado de Parlamentares para darmos encaminhamento às matérias que estão em votação.

A Presidência propõe uma inversão de pauta. Passaríamos a analisar o Item nº 2, que é o Projeto de Lei do Senado nº 202/99, não-terminativo. Ele introduz modificações na Lei nº 4.117, de 27 de agosto de 1962, que institui o Código Brasileiro de Telecomunicações. Autor: Senador Antero Paes de Barros. Pediríamos ao Senador Mozarildo Cavalcanti que apresentasse o relatório, para que coloquemos, posteriormente, em discussão.

O SR. MOZARILDO CAVALCANTI - Srª Presidente, Srs. Senadores, o Projeto de Lei nº 202/99 introduz modificações na Lei nº 4.117, de 27 de agosto de 1962, que institui o Código Brasileiro de Telecomunicações.

A Relatora foi a Srª Senadora Luzia Toledo que apresentou o seguinte Relatório:

“Chega a esta Comissão para parecer, o Projeto de Lei do Senado do Senado nº 202, de 1999, que introduz modificações na Lei nº 4.117, de 27 de agosto de 1962, que institui o Código Brasileiro de Telecomunicações. De autoria do nobre Senador Antero Paes de Barros, objetiva ele estabelecer o percentual de 50% de programação voltada para a cultura local e regional a ser cumprido sob pena de pesadas multas pelas emissoras de rádio e de televisão.

Argumenta o autor que a facilidade sempre crescente da telecomunicação propiciou a criação de um circuito nacional de televisão, transformando as emissoras regionais em megas repetidoras daquelas sediadas nas capitais, especialmente Rio e São Paulo. Pondera, na seqüência de sua argumentação que, no afã de preservar, a qualquer custo, a sua lucratividade, as redes de televisão, geradas a partir das grandes metrópoles, vem destruindo, com os costumes mais terra a terra, retirando dos seus espectadores a oportunidade de pensar, a sua própria comunidade, hábitos e tradições, sufocando, de resto, toda e qualquer possibilidade de evolução daquelas práticas regionais que não contam com o beneplácito das mídias vogais.

Alegando não se tratar de uma proposta retrógrada de querer fechar, completamente, as comunidades brasileiras, periféricas, às influências advindas dos grandes centros nacionais e mesmo internacionais, S. Exª advoga, no entanto, ser necessário garantir um mínimo de defesa contra a completa pasteurização dos gostos e costumes populares;

A presente propositura esteve nesta Comissão à disposição dos Srs. Senadores para recebimento de contribuições, não tendo recebido emendas no prazo regimental.

Análise: é inegável o mérito das preocupações do espírito patriótico que move o autor ao defender a cultura regional dos processos massificantes da chamada Cultura de Vieira Souto, a caracterizar a produção de programas de rádio e televisão no Brasil. Procura ele, evidentemente, resgatar as intenções do Constituinte quando da elaboração dos Incisos I a IV do art. 221 da Constituição Federal. Preocupa-nos, entretanto, o caráter de factibilidade da presente proposta. Eis o dilema: concordar com o mérito e não ter ilusões sobre as condições existentes para o cumprimento dos dispositivos em pauta.

A preocupação se estriba no conhecimento do fato de que, pelo mesmo processo pelo qual as iniciativas regionais tornam-se impotentes para competir com a produção do Sudeste brasileiro, é difícil modificar o quadro, uma vez que essas iniciativas não conseguirão responder ao espaço a elas aberto pela lei. Daí, surge a necessidade de gradualismo e tempo.

Voto: diante disto, propomos que se estabeleça o período de dois anos, dentro do qual as iniciativas regionais se aparelhariam para ocuparem o espaço que lhes pertence. Neste sentido, votamos pela prosperidade do Projeto de Lei na forma do Substitutivo que se segue:

“Art. 1º - O art. 38 da Lei nº 4.117, de 27 de agosto de 1962, passa a vigorar acrescido da alínea 1, com a seguinte redação:

- Cinquenta por cento da programação das emissoras de rádio e televisão, em horário nobre, destinar-se-á à veiculação da cultura local e regional.”

Parágrafo Único - Entende-se como horário nobre aquele compreendido entre 6 e 18 horas para o rádio e 18 e 22 horas para televisão.;

Art. 2º - As alíneas “a” dos arts. 59 e 63 passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 59.

a) multa variável de R\$1.000,00 a R\$20.000,00, atualizados na forma da legislação vigente”.

Art. 63.

a) inflação do art. 38, alíneas “a”, “b”, “c”, “e”, “g”, “h” e “i”.

Art. 3º - As emissoras de ráiodifusão sonoras e de sons e imagens deverão adaptar-se aos termos desta lei no prazo de dois anos após a sua publicação.

Art. 4º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.”

É o voto.

A SRª PRESIDENTE (Emilia Fernandes) - Em discussão o Parecer que é favorável pela aprovação do projeto na forma do Substitutivo que foi apresentado.

Se não há ninguém que deseja discutir, encerramos a discussão.

Em votação.

O Srs. Senadores que o aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa)

Aprovado.

Gostaríamos de fazer a abertura da leitura dos pareceres, colocarmos em discussão e se não for possível a votação, aguardaremos a próxima reunião., Mas já encerramos a discussão e depois passaremos de imediato à votação no momento oportuno.

Vamos também inverter a pauta, pedindo que o Item 4, cuja relatora é a Senadora Marluce Pinto, seja apresentado neste momento.

Antes de passar a palavra à Senadora, queremos registrar com satisfação que está presente no plenário da nossa Comissão de Infra-Estrutura o Vereador Daltro Fogaça Bernardes, Presidente da Câmara de Vereadores de Itaquí, cidade do Rio Grande do Sul, na fronteira do Estado, e estão encaminhando não apenas a questão da agricultura, que é o tema central aqui em Brasília, mas também há um outro assunto, a questão da Ponte Internacional que depois, estaremos tratando. As nossas boas-vindas ao Vereador Daltro em nome da nossa Comissão.

O item 4 é um Projeto de Lei do Senado nº 437/99, inclui o Porto de Caracarái, no Estado de Roraima, na relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação. O autor é o Senador Romero Jucá, a Relatora é a Senadora Marluce Pinto, a quem pedimos que apresente o seu relatório.

A SRª MARLUCE PINTO - Srª Presidente, membros desta Comissão, é submetida à apreciação desta Comissão de Infra-Estrutura o texto do projeto 437/99 que inclui o Porto de Caracarái, no Estado de Roraima, na relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

Para tanto, o autor do presente projeto de lei, em sua justificativa, esclarece que o Porto de Caracarái está localizado na parte sul do Estado de Roraima, situando-se à margem direita do curso médio do Rio Branco, a 600 quilômetros de Manaus e 135 quilômetros de Boa Vista, que é a Capital de Roraima, cujo acesso a partir de Manaus, por via fluvial, se dá pelos Rios Negro e Branco, e somente pelo Rio Branco, partindo de Boa Vista.

O acesso Caracarái/Boa Vista/Caracarái fica restrito ao período chuvoso quando o Rio Branco apresenta melhores condições de navegabilidade, daí todo transporte fluvial saindo ou entrando no Estado somente é possível até Caracarái.

Acresce-se a isso, o fato de que Caracarái é o principal ponto de convergência do mercado consumidor do Estado, uma vez que se limita com os Municípios de Iracema, Cantar, Bonfim, Caroebe, São João da Baliza, São Luiz do Anauá e Rorainópolis, além do Estado do Amazonas e da República Federativa da Guiana.

Essas características destacam o Porto de Caracarái como ponto estratégico no contexto sócioeconômico da região setentrional do País. É nesse sentido, portanto, que o autor busca com a presente proposição a otimização do sistema de transportes da região por intermédio da redução dos custos operacionais de transportes e o conseqüente barateamento dos produtos gerados na área de influência portuária.

A Lei nº 5.917, de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação fixa, como seu objetivo essencial, permitir o estabelecimento da infra-estrutura de um sistema viária integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico, social, político, militar. O mesmo Plano parte da concepção de que um sistema nacional de transportes unificado deverá ser a diretriz básica para os diversos planejamentos no setor, visando sempre a uma coordenação racional entre os sistemas federal, estadual e municipal, bem como entre toda as modalidades de transporte.

Dispõe ainda que os investimentos na infra-estrutura e na operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos, ressaltando-se apenas as necessidades imperiosas ligadas à segurança nacional e as de caráter social inadiáveis, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos e levadas em conta outras alternativas viárias possíveis. O art. 6º da lei que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação estabelece ainda que as vias de transporte, portos e aeródromos ficam, seja quais forem os regimes de concessão e propriedade a que pertençam, subordinadas às especificações e normas técnicas aprovadas pelo Governo Federal.

Para tanto, os recursos provenientes do orçamento geral da União e de fundos específicos destinados ao setor transportes não poderão ser empregados em vias, portos e aeródromos que não constem de programas ou planos oficiais, obedecidos os demais dispositivos legais concernentes.

O art. 8º define ainda que os recursos que tenham sido destinados ao atendimento das obras constantes do PNV serão transferidos automaticamente para a execução das mesmas obras consideradas no plano, independentemente de qualquer formalidade. A importância de um porto fluvial em Caracarái, com toda estrutura necessária ao seu funcionamento, justifica-se por ser o principal ponto de escoamento e recepção de aproximadamente 80% do que se produz e se consome no Estado. Aportam em Caracarái, onde também há seus depósitos, os maiores distribuidores de materiais de construção, tais como: cimento, ferro, telhas, etc., bem como os produtos derivados de petróleo, a saber: Petrobrás Distribuidora, Equatorial Petróleo do Amazonas, Fogás e outras, concentrando-se também as distribuidoras de bebidas oriundas do Estado do Amazonas e os produtos importados dos vizinhos da Venezuela e da Guiana.

Finalmente, o art. 20 do PNV define que as classificações dos portos e aeródromos será feita pelo Poder Executivo, segundo os critérios que avaliem e escalonem a sua importância econômica em função das regiões, áreas ou atividades servidas pelos mesmos, ressaltados os interesses da segurança nacional.

A inclusão do porto de Caracarái no Plano Nacional de Viação abre perspectivas para o impulso desenvolvimentista que ora se imprime em Caracarái, notadamente na área do ecoturismo que, por sua vez, vem atraindo as atenções de outros centros produtores e consumidores. Em conseqüência, urge que se dote o município de uma estrutura portuária que venha a atender a demanda crescente na área e, principalmente, eleva-se a oferta e a geração de emprego para grande número de profissionais relacionados às atividades fluviais portuárias, minimizando, dessa forma, a dependência do Poder Público, que poderá direcionar seus investimentos para outras áreas também produtivas que contribuam para a geração de emprego e de renda em benefício dos municípios.

Essa situação também vem a atender plenamente as exigências dos planos diretores e estudos da viabilidade técnica e econômica que buscam a seleção de alternativas mais eficientes de transportes, pois, nesse caso, levar-se-á em conta as combinações de modalidades de transporte devidamente coordenadas.

Como vimos, torna-se imperiosa e imprescindível a inclusão do porto de Caracarái na relação descritiva dos portos do Plano Nacional de Viação, dada sua importância e localização

estratégicas, o desenvolvimento de toda região e de sua área de influência estará à mercê da oficialização do porto que, para receber investimentos do orçamento federal, deverá estar integrado ao sistema portuário nacional constante do Plano Nacional de Viação.

Em face do exposto e considerando todos os aspectos envolvidos, votamos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 437 de 1999.

A SRª PRESIDENTE (Emilia Fernandes) - Em discussão o parecer da Senadora Marluce Pinto.

A SRª MARLUCE PINTO - Srª Presidente, gostaria de acrescentar algo.

A SRª PRESIDENTE (Emilia Fernandes) - A Srª Relatora deseja acrescentar algo. Tem a palavra.

A SRª MARLUCE PINTO - Recentemente nós aprovamos aquelas duas BRs e as estradas estaduais para fazerem parte também do Plano Nacional de Viação e esse porto em Caracarái vem a ser uma complementação para ficar totalmente interligado o nosso Estado não só ao Brasil, por intermédio dos Estados do Amazonas e do Pará, como também à Venezuela e à Guiana.

É uma obra que será de grande importância não só para aquela região, mas para todo o País. Com isso, vai baratear muitos fretes que saem desses pequenos Estados da Região Norte até parte da Região do Nordeste, seguindo pela continuação da BR-174, que é um segmento da Panamericana, para escoar os produtos pelo Caribe.

Eu queria solicitar dos nossos Pares que dessem uma atenção toda especial a esse projeto, porque realmente não vai ser uma obra cara, mas é de grande validade para o nosso País, principalmente para o nosso Estado.

A SRª PRESIDENTE (Emilia Fernandes) - Senador Mozarildo Cavalcante, V. Exª tem a palavra.

O SR. MOZARILDO CAVALCANTI - Quero apenas endossar as palavras da Senadora Marluce Pinto com relação à importância desse projeto, que inclui o porto de Caracarái no plano de viação nacional. Como bem frisou a Senadora, esse porto vai complementar a ligação do modelo intermodal do transporte. Hoje, no Estado de Roraima, praticamente estamos a mercê apenas do transporte rodoviário. Com esse e mais o porto de Santa Maria do Boiaçu, que está em pauta hoje, realmente o Estado de Roraima estaria com a sua malha viária, juntamente com a malha hidroviária, completa.

Então, manifesto-me favoravelmente ao projeto e louvo tanto a iniciativa do Senador Romero Jucá quanto o relatório da Senadora Marluce Pinto, que foi abrangente e completo.

A SRª PRESIDENTE (Emilia Fernandes) - Com a palavra o Senador Romero Jucá, que nos pede para discutir ainda o Item nº 4.

O SR. ROMERO JUCÁ - Srª Presidente, Srªs e Srs. Senadores, apenas para complementar o que foi dito pelos Senadores Mozarildo Cavalcanti e Marluce Pinto.

Sem dúvida nenhuma, a estruturação da matriz de transportes no novo Estado de Roraima é fundamental para o seu desenvolvimento. Todos nós, da bancada federal, temos feito um esforço muito grande no sentido de viabilizar recursos não só para o asfaltamento da BR-104 como da BR-401. Essas, na verdade, são as rodovias principais da malha rodoviária estadual. A BR-104, inclusive, faz parte de um acordo internacional, firmado entre os Governos brasileiro e venezuelano.

Por uma questão de felicidade, na reunião de hoje da Comissão de Infra-Estrutura, observou-se que, dentre vários projetos, existem dois ligados ao Estado de Roraima, exatamente incluindo dois portos fundamentais no plano nacional de viação: o porto de Caracarái e o porto de Santa Maria do Boiaçu.

Quero dizer que, como autor de uma das propostas, fico extremamente satisfeito de ver a aprovação e a prioridade, dada na Comissão, para essa questão. Quero registrar também, como Relator da proposta do Senador Mozarildo Cavalcanti, a importância desse projeto, que, como eu disse, tanto Santa Maria como Caracarái, na verdade, vêm fechar o que é importante na matriz hidroviária do nosso Estado.

Portanto, quero felicitar a Comissão de Infra-Estrutura, no sentido de que, em uma sessão, na verdade, definem-se dois projetos importantes e viabiliza-se, sem dúvida nenhuma, uma ação do Governo Federal no tocante à estruturação dos dois portos, que serão, no caso de Roraima, Santa Maria e Caracarái, fundamentais para o nosso desenvolvimento e o desenvolvimento da Amazônia Ocidental. Na verdade, esses portos serão inseridos numa matriz de produção que passa pela questão da agricultura, pelo plantio da soja, pelo comércio com a Guiana e com a Venezuela; enfim, pela estruturação do nosso processo de desenvolvimento.

Quero registrar a minha satisfação em participar da reunião de hoje e em ver que os dois projetos estão sendo encaminhados e aprovados.

A SRª PRESIDENTE (Emília Fernandes) - Passaremos de imediato ao Item nº 3, encerrada a discussão do Item nº 4.

A Presidência gostaria de cumprimentar a Bancada de Roraima, que está presente na sua totalidade: Senador Romero Jucá, Senadora Marluce Pinto, Mozarildo, que outros Estados deveriam seguir o seu exemplo, ao mesmo tempo em que cumprimentamos o Senador Carlos Patrocínio, que não é membro desta Comissão mas também, acompanhando um projeto de sua autoria, está aqui presente, quando outros membros não puderam estar — não sei por quais motivos —, o que, de certa forma, entrava o melhor andamento dos nossos trabalhos. Então, passaremos de imediato ao item 3: Projeto de Lei do Senado nº 394, que inclui o porto de Santa Maria do Boiaçu, no rio Branco, no Estado de Roraima, na relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação. O autor é o Senador Mozarildo Cavalcanti e o Relator é o Senador Romero Jucá, a quem damos a palavra.

Faço, mais uma vez, um apelo para que os membros da Comissão de Infra-Estrutura compareçam, para que possamos deliberar sobre essas importantes matérias que estão sendo discutidas.

O SR. ROMERO JUCÁ - Srª Presidente, Srªs e Srs. Senadores, é submetido à apreciação desta Comissão projeto cujo autor, na sua justificativa, esclarece que o rio Branco, de acordo com relação descritiva das hidrovias do Plano Nacional de Viação, é navegável, temporariamente, desde a foz do rio Negro à confluência dos rios Urariqüera e Tacutu, a noroeste de Boa Vista, capital do Estado de Roraima, e, permanentemente, até a cidade de Santa Maria do Boiaçu, bem ao sul da capital do Estado. A partir da rodovia estadual RR-480, interligando o porto de Santa Maria do Boiaçu à rodovia BR-174 - aliás, quero fazer o adendo de que esse projeto também está sendo inserido no Plano Nacional de Viação e Obras que já foi aprovado, exatamente para que tenhamos condição de interligar o porto com a questão da estrada -, que liga Manaus, capital do Estado do Amazonas, a Boa Vista, capital do Estado de Roraima, e é fronteira com a Venezuela, proporcionaria a construção de um sistema intermodal hidroviário através do rio Branco, em Roraima, e do rio Negro, no Amazonas, e rodoviário, representado por aquelas rodovias - RR-174, já implantada, e RR-480, em fase de implantação.

É nesse sentido, portanto, que o autor busca, com a presente proposição, a otimização do sistema de transporte da região, mediante a redução dos custos operacionais de transporte e o conseqüente barateamento dos produtos gerados numa área já tão carente de um sistema viário alimentador estadual e municipal compatível com as suas necessidades.

Voto.

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....
Art 6º As vias de transporte, portos e aeródromos constantes do Plano Nacional de Viação ficam, sejam quais forem os regimes de concessão e de propriedade a que pertençam, subordinadas às especificações e normas técnicas aprovadas pelo Governo Federal.

.....
Art 8º Os recursos que tenham sido destinados para atendimento das obras constantes do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei número 4.592, de 29 de dezembro de 1964 serão transferidos automaticamente para a execução das mesmas obras consideradas no Plano de que trata esta lei, independentemente de qualquer formalidade.

.....
Publicado no **Diário do Senado Federal**, em 16/2/2007.