

O que eu iria te responder estava no quarto item, então, já vou responder. Sobre o Conselho Estadual de Transporte, ele já está na Casa Civil para ser publicado. Como todos sabem aqui, a SuperVia mudou de direção, foi comprada pela Mitsui. Então, houve uma troca dentro dos nomes que estavam presentes pelos representantes da SuperVia. Então, houve essa troca. Já estava para publicar, tivemos que voltar, e isso atrasou uns 15 dias. Mas já está para publicar a qualquer momento. E, assim que houver a publicação, a gente já vai chamar a primeira reunião.

Então, voltando aqui. Acho que é muito importante ficar claro o seguinte: houve um comprometimento da Prefeitura do Rio de que a cessão do terreno de Deodoro, que, inclusive, é o que a Prefeitura hoje coloca que as obras serão terminadas em dezembro. Mas, para isso, precisa do Termo de Cessão com o Estado. E o que ficou... O compromisso da Prefeitura é de que isso só vai acontecer, ou seja, o Termo de Cessão será dado e um dos compromissos dentro do termo é de que no plano operacional precisará sair do papel os estudos para que outros pontos, que foram colocados aqui, as obras, sejam realizadas. Quais são elas? Primeiro, a questão das obras do trevo Margaridas e Missões. O Secretário já foi expresso e eu serei aqui de que não haverá... Do Estado, não haverá transbordo de passageiros. Nenhum passageiro de linha intermunicipal terá que saltar para entrar no BRT. Isso não faz sentido e isso é a palavra do Secretário, nós, enquanto Estado e linhas intermunicipais, eles seguirão. Então, esse é um ponto que eu acho importante colocar aqui.

(Fala fora do microfone)

Sim. Nas linhas intermunicipais, o passageiro não fará transbordo no Trevo Missões nem Margaridas, ela vai direto.

(Fala Fora do Microfone)

Sim, sim. Não com as linhas como são. Mas essa questão do transbordo de saltar e migrar para o BRT, nesse momento, não há possibilidade, hoje, de acontecer. O Secretário vem falando sobre isso, inclusive, em reuniões com a prefeitura. Então, isso é um ponto para ser esclarecido.

Então, a partir do termo de cessão de Deodoro, com o comprometimento da prefeitura, que, rodovia, a calha da Avenida Brasil, como se dará para que continue sendo ônibus intermunicipais, ônibus interestaduais e até ônibus internacionais, e que passam ali? A parte da rodoviária e do INTO também. O que foi mencionado em conversa e reunião com a Secretaria de Infraestrutura e Municipal de Transportes é que não tem problema você colocar concreto no local, mas as estações só serão instaladas a partir da conclusão dos estudos do plano operacional. E isso é muito importante porque não adianta a gente - e acho que todos aqui falaram sobre isso - eu acho que a gente está no último momento de poder errar sobre isso. Então, o que a gente está sugerindo, enquanto estado, enquanto essa integração, e a prefeitura está se mostrando muito aberta a isso, Eloi, está aqui e inclusive estamos juntos toda semana, conversando muito, é que esse assunto, de fato, vá para a Câmara Metropolitana, que é o lugar que ele tem que estar. A Secretaria de Transportes aqui é uma mediadora disso, obviamente da parte técnica, mas também é uma mediadora; esse assunto tem que estar dentro da Câmara Metropolitana. E, nós nós podemos errar. Então, o plano operacional... e aí, deputado, o comprometimento que eu posso fazer sobre o plano operacional, acho que, na verdade, é a prefeitura, porque o plano é da prefeitura. Nós estamos aqui ajudando, apoiando, mas, eu acho que o comprometimento sobre a audiência pública, a apresentação, eu não tenho competência de fazê-lo. Mas estaremos aqui, estaremos presentes a toda e qualquer reunião sobre esse tema, qualquer debate.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Quando vocês imaginam envolver os outros interlocutores na conversa sobre plano operacional? Em que momento?

A SRA. PAULA AZEM - Eloi, você quer... eu acho que a gente...

O SR. ELOIR DE OLIVEIRA FARIA - A gente ainda está deliberando como vai ser esse processo de participação. Inicialmente, a gente está fazendo essa leitura do termo, está fazendo os aperfeiçoamentos...

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Eu pergunto porque o meu receio é que esses outros interlocutores que serão diretamente afetados por essas intervenções só entrem nas conversações quando vocês já tiverem...

O SR. ELOIR DE OLIVEIRA FARIA - Não.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Esse é o meu receio.

O SR. ELOIR DE OLIVEIRA FARIA - A gente está contraindo o plano para estudar o que vai apresentar os resultados.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Perfeito.

A SRA. PAULA AZEM - A gente só tem que tomar obviamente o cuidado pelo prazo, porque afinal de contas o que a gente deseja é que se a prefeitura... existe um prazo da prefeitura. Se existe um prazo, essa obra é financiada e você tem também todo um comprometimento com quem está financiando essa obra, enfim. Então, obviamente, Eloi, a gente tem que licitar de uma forma onde os estudos que precisam ser feitos e realizados ocorram dentro de um cronograma que a prefeitura possa ter as respostas em comum acordo, levando isso para a Câmara etc., para que as obras se realizem dentro do cronograma, que a prefeitura coloca que tem que terminar tudo dentro de agosto de 2020.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Com licença. Peço ajuda ao Maurício Knoploch e ao Henrique Silveira. Eu acho que nós precisamos trabalhar em sintonia para ajudar a construir essa interlocução dos municípios com a Secretaria de Estado e a Secretaria Municipal do Rio. É muito importante que a gente esteja com sinergia nessa questão...

(Fala Fora do Microfone)

Naturalmente.

(Fala Fora do Microfone)

Claro. Sem dúvidas.

(Fala Fora do Microfone)

Perfeitamente.

A SRA. PAUL AZEM - Enfim, eu acho que são essas as colocações. Eu acho que existe esse comprometimento da prefeitura não só com o estado, mas aqui perante a todos que estão aqui nessa audiência, e que o estado vai continuar a fazer pelo comprometimento do plano operacional e que, de fato, a Região Metropolitana seja servida aos cidadãos como a Avenida Brasil, e toda a parte de mobilidade tem que ser.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Obrigado, Paula.

(Fala Fora do Microfone)

Por favor.

A SRA. PAULA AZEM - Sim. Isso eu já falei na minha primeira fala. Isso está presente no plano operacional.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Professor Romulo Orrico, três minutos para as suas considerações finais. Agradecendo mais uma vez a sua presença e exposição tão detalhada.

O SR. ROMULO ORRICO - Eu queria realmente agradecer também o convite. Eu imagino que esse é um momento extremamente especial para a discussão. A complexidade dele é grande, a gente não pode deixar nada de fora.

Eu vim pensando quando preparei para cá numa visão mais ampla, mas, pensando aqui mais especificamente nesse BRT, alguns itens me chamaram atenção. Um deles, em especial, é a intercessão dele com o BRT TransCarioca. Não é trivial. É uma questão muito complexa, muito mais do que a gente pode imaginar. Durante o tempo em que eu estive na Secretaria de Transportes - fui subsecretário tem dois anos e meio -, um ponto-chave da discussão do BRT TransCarioca com TransOeste era justamente a área do Alvorada. A proposta inicial previa que todo mundo fizesse transbordo ali, o que é um absurdo, porque não se pode obrigar as pessoas a fazerem transbordo desnecessariamente. Ora, o metrô já faz o "y"; goste ou não goste já é um outro assunto, mas, significa que eu posso vir de uma linha e passar para a outra, sem ser obrigado a fazer o transbordo.

Então, a exigência que nós colocamos - e a empresa tem que fazer dois projetos até trazer o plano funcional, que nós aceitamos - fazia com que quem viesse de qualquer das três aproximações, ou seja, São Conrado, Zona Oeste ou Jacarepaguá, o ônibus pudesse passar para outras duas sem ser obrigado a fazer transbordo. Isso permite que você tenha uma multiplicidade de linhas; você possa ter

uma linha que ligue, por exemplo, Recreio a Madureira, sem obrigar as pessoas a fazerem transbordo. Fora a quantidade que ele envolvia. No caso específico da TransBrasil com a TransCarioca, serão os dois BRTs de maior volume de passageiros. Ainda que haja uma redução nesse momento no volume de transporte coletivo na Avenida Brasil, é presumível que sirva a aumentar a velocidade; vai ser mais interessante. Como foi falado aqui, não vai ter aumento de tarifa ou coisa semelhante. Quer dizer, se ele trouxer uma vantagem positiva, ele vai trazer de volta muita demanda.

Então, eu gostaria que fosse realmente esclarecido como se pensa, qual é a funcionalidade disso. Eu tenho quatro grandes destinos, simplificando: a Baixada Fluminense, a Barra, o aeroporto, o centro da cidade nesse grande cruzamento aí, como que as pessoas vão ter que fazer sem ter que ficar subindo de escada e descendo de escada? Porque os destinos são múltiplos. Eu comentei aqui que o importante destino, talvez o mais importante para as camadas que têm educação em nível médio, é justamente a região de Madureira, Inhaúma, tudo aquilo ali. E fora o fato da grande quantidade de pessoas que querem ir para a Barra. Então, você tem ali em torno do Fundão. Eu imaginava que ali tivesse, na altura de Manguinhos, um retorno operacional, porque tem uma enorme quantidade de gente indo para Manguinhos, indo para o Fundão ou indo para a Barra. Eu imaginava que ali tivesse a possibilidade de uma ação de maior abrangência, não ser simplesmente passagem. Eu gostaria que também fosse repensada essa possibilidade de atender a isso aí, porque é de (não compreendido) grande. Esses terreiros que pertencem à União, ao Governo Federal, podem ser repensados nisso. Aí, sim, um grande projeto de desenvolvimento ali também.

Eu acho que é só isso, deputado. Quero parabenizar a iniciativa. Estamos à disposição. O trabalho da universidade é justamente esse da pesquisa; é pensar, tentar trabalhar, formar recursos humanos. Eu fico feliz em ver aqui várias das pessoas que, de uma forma ou de outra, tiveram a proximidade conosco no Programa de Engenharia de Transportes. Continuamos absolutamente à disposição tanto da Câmara quanto, evidentemente, dos nossos colegas.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Obrigado.

(Fala Fora do Microfone)

Pois não.

(Fala Fora do Microfone)

Ao microfone, por gentileza.

O SR. ROBSON - Meu nome é Robson, eu trabalho na viação União de Caxias, e tenho 30 anos de experiência no transporte.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Pois não.

O SR. ROBSON - Já trabalhei no município 18 anos, na Baixada os outros restantes, e eu observei aqui uma coisa que não foi comentada. Eu acho que antes de gastar o dinheiro nos terminais, que o projeto está pronto, aquilo que o senhor até comentou, a gente vai aceitar se não tiver opinião. Mas, o passageiro não quer transbordo. Eu já fiz esse projeto, eu já fiz esse projeto em 1992. Eu fiz o projeto Trevo junto com o William de Aquino, que eu acho que a maioria conhece aqui, principalmente o professor da Coppe. O William de Aquino fez esse projeto comigo em 1992, projeto Trevo, no qual a gente pegava todas as linhas da Baixada vindo da Dutra, porque eu trabalhava na época no grupo que operava intermunicipal de Nova Iguaçu. Nós fizemos esse projeto e fizemos tudo, estudamos, pagamos ao William o estudo. Nós paramos onde? Quando a gente fez a origem e destino, o projeto dava certo; quando a gente foi consultar o passageiro sobre o transbordo, ele simplesmente falou que não andava, ele falou: não vou sair do ônibus, pegar outro no Trevo e ir para a cidade.

Então, pensem vocês que são os que vão decidir, antes de gastar esse dinheiro, cuidado com isso, porque se você quiser diminuir o ônibus na cidade, o que que acontece? No momento que você der acesso à calha do TransBrasil, que será uma calha maravilhosa, ela é melhor que a seletiva, ela terá um corredor para o parador e outro para o expresso. Nesse momento, você vai dar velocidade aos ônibus lá da Baixada, que vai diminuir consequentemente o número de ônibus. Hoje, por exemplo, para o senhor ter uma ideia, quando estava a obra na Avenida Brasil, nós perdemos 40 minutos do tempo de viagem nossa de Caxias para o centro do Rio, nesse trecho que abriu agora, nós ganhamos 25 min de velocidade. Então, se você permitir que o ônibus venha da Baixada entre na calha para usá-la como seletiva, você já vai diminuir o número de ônibus, consideravelmente, que vai para o centro da cidade, se o objetivo é esse. Cuidado com esse negócio de transbordo. O passageiro não quer. Consulte o passageiro, por favor.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Paula Azem, foi o que você disse? Nos intermunicipais não haverá transbordo? Que vão entrar direto na calha? Como é que vai funcionar isso?

A SRA. PAULA AZEM - Vou aqui passar a palavra para o Álvaro que estava comentando comigo, mas é melhor ele mesmo...

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - A gente precisa responder às perguntas. A nossa audiência...

O SR. ÁLVARO - Serei bem objetivo. A questão dos ônibus, tirar os ônibus ou não, o transbordo... o transbordo, é claro que não é desejável por nenhum de nós. Nós, que ainda somos usuários de transporte público mesmo estando no poder público, ninguém gosta. Só que o usuário do Rio de Janeiro, ele sempre nega essa opção, ele se recusa terminantemente por quê? Porque nunca demos para ele, ao longo da história, uma integração como tem que ser: abrigada, com pouca mudança de nível, sem escada. Sempre é aquela história de olha: a integração, está aqui a estação, o ponto de ônibus, "Ah é ali, e você vai andando e chega lá." Não é isso. Teremos transbordo onde for necessário, mas dentro de um terminal, na medida do possível no mesmo nível sem subir nem descer escada, com preocupação com quem tem mobilidade reduzida. Então, será feito um projeto agora que privilegiará o interesse público, que garantirá velocidade operacional, que tentará reduzir o custo operacional para as empresas e minimizará o transbordo. É claro que será impossível eliminá-lo, mas teremos o cuidado de reduzi-lo ao mínimo que for possível. Essa foi a preocupação da equipe técnica.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Então, poderá haver transbordo?

O SR. ÁLVARO - Poderá haver alguns transbordos, mas não será a regra, será a exceção. Só para enfim reforçar isso, o Secretário, aquela ideia de que todos os ônibus parassem, ou quase todos, enfim, a ideia do transbordo e trevo margaridas e missões, isso será exceção, isso é o ponto.

(Fala fora do microfone)

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Hoje não teria mais condição de explorar mais esse tema. Mas Maurício, uma última pergunta, quem vai pautar esse tema na reunião do conselho deliberativo? Porque está na pauta, a TransBrasil. Sabe dizer quem vai pautar esse tema lá? Quem vai fazer uma exposição?

(Fala fora do microfone)

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Ah sim, perfeitamente.

O SR. MAURÍCIO KNOPLOCH - O próprio Secretário Delmo é quem fará a exposição, obviamente que acompanhado pelo Eloi, pelo Secretário de Transporte. É importante só salientar uma coisa que todos aqui falaram, inclusive, começou com a fala do Secretário Eloi: é preciso que não só, deputado, nós articulamos isso, mas é preciso que os municípios participantes da Câmara Metropolitana... lembrando, a Câmara Metropolitana não é um órgão do Governo do Estado. A Câmara Metropolitana é uma entidade, onde participam igualmente todos os municípios da Região Metropolitana. Então, aqui o Secretário de Caxias, por exemplo, comentou de alguns projetos. Eu tive a oportunidade de, na semana passada, por um acaso, estar em Caxias com o Prefeito Washington, e ele me apresentou dois projetos muito legais. Quando eu olhei aqueles dois projetos, eu falei: sensacional, Prefeito. Dentro do plano executivo, do plano estratégico de desenvolvimento urbano integrado, nós temos alguns que exponenciariam demais o seu projeto. Ele não sabia. Então a gente precisa começar, na verdade, a praticar isso. Acho que essa é que é a grande mensagem final, a gente tem que praticar não vamos chamar de poder, mas esse compartilhamento de ideias e de ações, porque senão a gente vai continuar errando o tempo inteiro, e já está claro que não temos mais tempo para isso.

Então, se a gente fizer isso, todos os municípios: Caxias, Nova Iguaçu, enfim, todos os da Região Metropolitana... como na reunião do conselho quem delibera é o Prefeito, e eu já peço a vocês que assessorem os seus Prefeitos para que venham na Região, já vão sabendo qual é a pauta e já saibam quais são as ideias para que a gente possa efetivamente colocar os pontos de vistas e que possam ser deliberado com conhecimento. Acho que isso daí é o principal, deputado.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Bem, e agradeço a todas e a todos pela presença, até esse horário.

Declaro encerrada a presente audiência pública.

TEMPORÁRIAS

COMISSÃO ESPECIAL PARA DISCUSSÃO E DIVULGAÇÃO DO PLANO ESTADUAL DE SEGURANÇA PÚBLICA E DEFEA SOCIAL NOS TERMOS DO PROJETO DE LEI Nº 3969/2018. REQUERIMENTO Nº 15/2019

ATA DA 4ª AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA EM CONJUNTO COM A FRENTE PARLAMENTAR DE ENFRENTAMENTO AO ROUBO DE CARGAS NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

As dez horas do dia dezoisete de outubro de dois mil e dezoisete, no Auditório Senador Nelson Carneiro, sob a presidência da Senhora Deputada Martha Rocha, e com a presença do Senhor Deputado Chicão Bulhões, Presidente da Frente Parlamentar, foi dado o início à audiência pública da Comissão e Frente Parlamentar em epígrafe. Iniciando, a Senhora Presidente chamou para fazer parte da mesa os convidados, Delegado Doutor Edson Henrique Damasceno, da Delegacia de Repressão ao Roubo e Furto de Cargas - DRFC, Senhor Paulo Gomes De Farias, Coordenador de Segurança Empresarial dos Correios, Senhor Rodrigo Bandeira Santos da ABCOMM - Associação Brasileira de Comércio Eletrônico, Senhor Ricardo Lobo da MTD Transportes e da FETRANSCARGA e o Senhor Gilberto Alvarenga - Consultor Tributário da FECOMÉRCIO-RJ. Dando início, a Senhora Presidente passou a palavra ao Deputado Chicão Bulhões que em sua fala mencionou que sugeriu a realização da reunião para que se veja o problema pela ótica das empresas, em virtude dos problemas de segurança que causaram a saída de muitas delas do Rio de Janeiro. Falou sobre a preocupação de várias outras Comissões sobre o assunto na tentativa de criar um novo plano para a recuperação econômica do Rio de Janeiro. A seguir, passou a palavra ao representante dos Correios, Senhor Paulo Gomes. Em sua fala o convidado citou os dados sobre delitos; falou que a empresa enfrenta muitos problemas com o roubo de cargas e distribuição no Rio de Janeiro; sobre o trabalho conjunto com a Polícia Federal, a Polícia Militar e também com a Polícia Civil, que muito ajudam no trabalho postal; que muitos empregados afastados, foram reabilitados e enfrentam o problema da segurança pública em todo o país; que os delitos diminuíram em razão desse trabalho conjunto; que muitas áreas são conhecidas como áreas de restrição de entrega e a sociedade não consegue entender o problema; os gastos com escolta, gerência de risco e vigilantes e apesar disso em alguns lugares não se consegue entrar; que o e-commerce é muito dependente dos Correios e as transportadoras só querem fazer o centro da cidade e que neste ano esse tipo de crime teve redução de quarenta por cento em relação ao ano passado. Após, a Deputada Martha Rocha apresentou suas indagações sobre a que atribui a redução do número de casos, se ao planejamento é à articulação e o que a Frente pode fazer para melhorar, sugerindo a inclusão dos roubos de cargas nos índices de violência, e deixou registrado o apreço pela empresa, especificando o trabalho dos carteiros. Em resposta, o Senhor Paulo Gomes explicou que o principal fator para a redução foi a integração da inteligência com os recursos implantados. Com a palavra, o Deputado Chicão Bulhões perguntou sobre o impacto das restrições e quais as áreas onde é impossível fazer a distribuição domiciliar, tendo o convidado informado que elas chegam a quarenta e dois por cento da cidade e a empresa informa quais os locais onde não há entrega, tendo o cliente que pegar em um local determinado, o que segundo o Deputado Chicão Bulhões foge ao objetivo do e-commerce. Retomando a palavra, a Deputada Martha Rocha sugeriu a criação pela Frente de um protocolo quanto a essas áreas de restrição, explicando os vários graus de restrição. Após, a palavra foi concedida ao Senhor Rodrigo Bandeira Santos que fez uma breve apresentação sobre a ABCOMM e sobre o trabalho que a Associação realiza. Após, falou sobre os problemas de entrega, a parceria com os Correios, e o trabalho eficiente das polícias, o crescimento do comércio on line que é uma cadeia desencaixada de empregos, o comércio de mercadorias roubadas, e que o Rio de Janeiro é o segundo maior destino de mercadorias adquiridas pela internet, colocando-se à disposição da Comissão. Em seguida, a Senhora Presidente falou sobre a venda de produtos roubados e elogiou ter sido dado status de Secretaria à Polícia Civil e à Polícia Militar, mas lembrou que existia, anteriormente, uma Subsecretaria de Planejamento Estratégico que instituiu um comitê para tratar do roubo de cargas, que está fazendo falta e sugeriu que a Comissão acione o Governador para recriar o Comitê. Com a palavra, o Deputado Chicão Bulhões falou que é importante trazer os empresários para perto porque as empresas estão deixando o Rio de Janeiro, não só pela segurança mas, também, pelos problemas fiscais. Em seguida, quis saber sobre a logística e o papel dos municípios, o que eles vêm fazendo contra o comércio irregular. Em resposta, o Senhor Rodrigo Bandeira Santos explicou que além da internet o comércio de rua impacta também o comércio físico e citou a venda através de vários canais, o chamado omni channel, que irá abraçar todo o comércio, inclusive os shoppings; mencionou as start-ups nas comunidades que fazem as entregas e ajudam as pessoas que moram em áreas de restrição de entrega, que pagam pelo serviço. A seguir, falou o Senhor Ricardo Lobo, representando a FETRANSCARGA e a MTD, explicando o trabalho da empresa; citou que vivencia todos os problemas citados e sabe que existe, apesar dos poucos recursos, o trabalho efetivo dos órgãos de segurança; que a empresa tem uma preocupação muito grande com o que vem ocorrendo; que muitas empresas de transporte fecharam as portas nos últimos anos, não só por causa do roubo de cargas; que não se consegue enfrentar bandidos armados; que muitos motoristas abandonam a profissão por estresse; que as causas já vêm de muito tempo; que onde há comunidade os Correios não entregam mercadorias do e-commerce e citou Angra dos Reis e Macaé e falou que houve uma melhoria significativa e o mercado está confiante. A seguir, a Senhora Presidente falou que tem identidade com o comércio de rua e que ele é a primeira porta para o emprego. Depois, citou a importância do comércio das lojas e concedeu a palavra ao Senhor Gilberto Alvarenga, representante da FECOMÉRCIO para que falasse um pouco sobre esse ponto. Com a palavra, o Senhor Gilberto destacou: a importância do comércio na geração de empregos; o acréscimo do curso operacional no e-commerce; a necessidade da fragmentação das cargas para diminuir as perdas; a falta de galpões na zona sul, e que a maioria deles está em áreas de risco; que o roubo de cargas é cultural pela omissão municipal em combater os ambulantes; que dezoisete por cento da população compra em ambulantes; que o Rio de Janeiro não está preparado para a atuação do e-commerce; que o omni-channel é uma solução, mas gera burocracia na tributação e concorrência com outros Estados no ICMS e sugeriu avaliar as condições do empreendimento no Rio de Janeiro, assim como fomentar a ação dos seus associados para o e-commerce. A seguir, falou o representante da Secretaria de Fazenda, que explicou que atualmente é Chefe-Auditor da Área de Transportes e não atua mais no Trânsito de Mercadorias e apresentou suas considerações. Em seguida, o representante da FECOMÉRCIO falou sobre o estorno do ICMS pela SEFAZ, em caso de roubo da carga, e comentou sobre o número de empresas que praticam o comércio pela internet, explicando o porquê da fuga das empresas do Estado. Com a palavra, a Senhora Presidente solicitou, após, que o Delegado da DRFC, comentasse a decisão do governo estadual de fechar o acesso das comunidades às rodovias estaduais. Em resposta, o Doutor Edson Henrique falou que durante a intervenção federal havia mais de três mil homens atuando no Estado e, a partir daí, a curva começou a mudar; que o roubo de carga é o grande financiador