



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

REUNIÃO

17/03/2026 - 2ª - Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO. Fala da Presidência.)
- Havendo número regimental, declaro aberta a 2ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 17 de março.

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

O primeiro item é um requerimento de minha autoria. Eu já vou fazer a leitura do requerimento e passo, em seguida, a palavra para o Senador Alan Rick, que é o Relator do item nº 5.

ITEM 1

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO Nº 1, DE 2026

- Não terminativo -

Requer realização de audiência pública, com o objetivo de discutir o papel dos marketplaces digitais na estruturação, facilitação e escala de atividades ilícitas, com foco nos efeitos concretos sobre a segurança pública, a criminalidade organizada e a proteção do consumidor.

Autoria: Senadora Professora Dorinha Seabra (UNIÃO/TO)

A votação é simbólica.

Os Senadores que concordam com o requerimento permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

O requerimento foi aprovado.

ITEM 5

PROJETO DE LEI Nº 1600, DE 2025

- Não terminativo -

Cria o Programa de Aviação Regional da Região Norte.

Autoria: Senador Dr. Hiran (PP/RR)

Relatoria: Senador Alan Rick

Relatório: Pela aprovação na forma da emenda substitutiva apresentada.

Observações: 1. Após deliberação na CDR, a matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos - CAE, em decisão terminativa.

Concedo a palavra ao Senador Alan Rick para a leitura do seu relatório.

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - AC. Como Relator.) - Muito obrigado, Sra. Presidente.

Parabenizo o Senador Dr. Hiran pela pertinência da matéria, pela necessidade de nós abraçarmos este que é um dos direitos constitucionais mais sagrados que é o direito de ir e vir através do programa que nós estamos redesignando como NorteAr.

Farei neste momento a leitura a partir da análise, Sra. Presidente.

Nos termos do Regimento Interno do Senado Federal, conforme art. 90, inciso XII, e art. 104-A, compete à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo emitir parecer sobre proposições que tratem de desigualdades regionais, políticas de desenvolvimento regional, planos, programas, projetos, investimentos e incentivos voltados para desenvolvimento regional, integração regional e turismo.

O projeto de lei cumpre os requisitos de constitucionalidade e juridicidade, uma vez que o objeto admite iniciativa parlamentar e está no rol de competência da União, conforme art. 21, inciso XII, alínea "c", da Constituição Federal. Em especial, a aplicação de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac) no programa proposto encontra suporte direto nos incisos I e II do §2º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 2011, que cria o fundo e determina a aplicação exclusiva no desenvolvimento e no fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, bem como no incremento do turismo.

Quanto ao mérito, é indiscutível a relevância do programa para a Região Norte, que historicamente enfrenta desafios de conexão e integração nacional, sobretudo em relação à disponibilidade e acessibilidade ao transporte aéreo. Agravam a situação as características geográficas da região, que potencializam a importância da aviação regional como meio de transporte de pessoas e bens. A combinação de longas distâncias e baixa disponibilidade de infraestrutura de transporte terrestre ou aquaviário em condições de atender tempestivamente às necessidades básicas da população faz exatamente do transporte aéreo o modo mais adequado e, ocasionalmente, a única solução para a provisão de recursos indispensáveis à subsistência e locomoção.

Analisando a região sob a ótica de integração territorial e potencial turístico, vemos que, segundo dados do 10º Anuário Brasileiro de Aviação Civil, publicado em 2025 pelo Instituto Brasileiro de Aviação, o número de aeroportos conectados pela aviação comercial na Região Norte em 2024 totalizou 47 localidades das 190 atendidas nacionalmente. Isso significa que o percentual de pontos de conexão ativos localizados na Região Norte corresponde a menos de 25% do total, sendo que a área compreendida pelos estados da região representa mais de 45% do território nacional.

Mesmo contando com um total de 70 aeródromos públicos, mais de 30% desses aeródromos não contam com oferta de serviço de transporte regular ou ligações sistemáticas. Essa comparação permite ilustrar a carência de aeródromos servidos pela aviação comercial nessa porção do território, independentemente das questões econômicas associadas ao perfil da demanda.

Sob a ótica de atendimento à população, a situação é mais grave. Além da quantidade reduzida de pontos ativos de conexão, é bastante limitada a frequência e o número de rotas oferecidas. O painel de demanda e oferta da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) permite apurar que, em 2024, dos mais de 93 milhões de passageiros transportados em voos domésticos, menos de 10% tiveram como origem ou destino aeroportos da Região Norte, sendo que passageiros com origem ou destino na Região Centro-Oeste, que concentra aproximadamente a mesma fração da população brasileira em uma área bem menor, representaram mais de 22% desse total. Esses números mostram que existe um descasamento entre a essencialidade do transporte aéreo e o acesso a esse transporte na Região Norte.

Por fim, com foco na aviação regional, cumpre ressaltar que, entre os 10% de passageiros domésticos transportados de ou para a Região Norte, apenas 20% tiveram origem e destino dentro dessa região, ou seja, é muito tímida a oferta de movimentação intrarregional.

Tragicamente, os mesmos fatores que fazem da aviação um meio de transporte fundamental para a região também são responsáveis por encarecer dramaticamente a cadeia produtiva que sustenta a oferta desse serviço. Em contraponto ao Sul e ao Sudeste, onde diferentes modais competem pelo transporte de pessoas e bens em condições próximas e os insumos necessários ao transporte aéreo chegam com um custo mais acessível, no Norte do país é comum identificar demandas que dependem unicamente do transporte aéreo. Esse serviço é prestado sob margens operacionais extremamente estreitas, que desencorajam a ampliação da oferta na região e ameaçam sua continuidade. Por exemplo, o Anuário Estatístico da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) mostrou que, em 2023, os preços médios ponderados de produtores e importadores de querosene de aviação na Região Norte foram 12% maiores do que a média nacional. Se considerarmos que o custo de combustível representa cerca de 36% do custo operacional das empresas de transporte aéreo no Brasil, concluímos que essa diferença é bastante sensível para a viabilidade do serviço. Porém, esse não é o único fator que encarece a operação. Diversas outras questões logísticas fazem com que as margens dos operadores caiam drasticamente, levando a uma preferência pela alocação das aeronaves em rotas mais rentáveis.

Essa dualidade entre essencialidade do serviço e elevação relativa dos custos é que justifica ações específicas do Estado no sentido de garantir a integração e o desenvolvimento dessas regiões até que a viabilidade econômica dessas operações seja garantida pela própria evolução das condições de mercado. O projeto é, portanto, um instrumento de caráter temporário,

adequado às necessidades da região e coerente como ação do Estado no cumprimento de suas funções alocativas e redistributivas.

Conforme esclarecido na justificativa do projeto, o mecanismo proposto pelo programa retoma a estratégia de um programa nacional anterior, o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (Pdar), estabelecido pela Lei nº 13.097, de 2015, restringindo seu escopo de aplicação à Região Norte. Esse mecanismo é baseado no custeio de tarifas de navegação aérea e custo *per capita* do transporte em si.

O Pdar buscava estabelecer um programa nacional de aviação regional, com prioridade para a Amazônia Legal sobre as demais regiões brasileiras no recebimento de recursos. No entanto, o programa não foi regulamentado e, passados dez anos, prazo máximo estabelecido pela lei de 2015, nunca saiu do papel, pois não houve interesse do Executivo em sua implantação. Consequentemente, mesmo que tivesse sido bem-sucedido, estaria encerrado e demandaria novamente a atenção do Legislativo, uma vez que persiste a desigualdade na oferta de serviços essenciais ao transporte aéreo na Região Norte.

Aproveitamos a oportunidade para propor aperfeiçoamentos no programa, visando superar obstáculos que impediram a sua efetiva implementação na última tentativa. Nesse sentido, propomos sua renomeação no sentido de indicar não somente a revisão do escopo, mas também a visão de que o programa busca dirigir o desenvolvimento da atividade na região até uma situação de plena viabilidade, ou seja, é esperado que os esforços empreendidos nesse momento promovam o desenvolvimento regional e o crescimento estrutural da atividade aérea de forma que o subsídio estatal seja cada vez menos relevante.

Sob essa ótica, sugerimos a alteração do nome do programa para NorteAr. Entendemos que esse termo remete não só à redefinição de escopo, mas também ao objetivo principal de se proverem as condições para que um mercado rentável e competitivo se estabeleça na região.

Defendemos ainda que o programa poderia ser escrito de forma mais sucinta e aberta, privilegiando o equilíbrio jurídico-normativo que tem sido alcançado nos últimos anos com a aplicação das melhores práticas internacionais de integração legislação-regulação. O texto inicial desta proposta é, em alguns trechos, minucioso demais ao determinar regras que seriam mais bem definidas pelo regulador, e, em outros trechos, omissivo no estabelecimento de diretrizes que seriam úteis no direcionamento da arquitetura do mecanismo de implementação do programa pelo regulador.

Optamos pela apresentação de um substitutivo com alterações na forma em que o Poder Legislativo cria o programa, autorizando o Executivo a aplicar recursos do Fnac no subsídio de operações aéreas regionais no Norte do país, mas delegando ao Governo a missão de delinear o mecanismo para que essa aplicação seja efetiva para a construção de um mercado sustentável no longo prazo.

Foi mantida a lógica da proposta original, porém ampliando a definição das rotas ao permitir ligações entre qualquer aeroporto do país e aeroportos regionais do Norte, o que favorece a integração nacional e o desenvolvimento de áreas ainda pouco exploradas. Propusemos também a flexibilização dos instrumentos de fomento ao estabelecer a subvenção como apenas uma das possíveis ferramentas, permitindo, por exemplo, investimentos em infraestrutura que viabilizem operações aéreas.

Optamos por não manter os limites de uso dos recursos do Fnac (que no Pdar eram de 30% do total do fundo e, na proposta em análise, de 20%), em consonância com as previsões mais recentes do nosso ordenamento jurídico. A nova Lei do Turismo (Lei nº 14.978, de 2024) passou a permitir, sem limitações, o uso das verbas do fundo no subsídio para a aquisição de querosene de aviação em aeroportos localizados na Amazônia Legal brasileira. Inclusive, esse dispositivo foi fruto de emenda de minha autoria que permitiu exatamente o uso dos recursos do Fnac para subsidiar o preço do querosene de aviação e, dessa forma, baratear os custos das passagens aéreas e permitir mais ofertas de voo na nossa região da Amazônia Legal.

O substitutivo organiza ainda diretrizes para a regulamentação do programa, reafirmando que os recursos devem promover serviços regulares e sistemáticos, garantindo o caráter desenvolvimentista da política. Também determina que o Executivo estabeleça regras claras de qualificação, seleção e monitoramento das propostas, priorizando a sustentabilidade, o atendimento à população, o acesso em áreas isoladas e a redução do preço das passagens. O texto consolida a orientação para assegurar isonomia, transparência e adaptação contínua do programa, conforme o desenvolvimento das rotas beneficiadas.

A proposta tem o potencial de ampliar o acesso ao transporte aéreo regional na Região Norte, de tornar os voos regionais mais acessíveis e de fomentar o desenvolvimento do setor, incentivando as companhias aéreas a operar em aeroportos menos movimentados. Isso não apenas facilitaria o transporte de passageiros, mas também o de bens essenciais para a população, como alimentos e medicamentos, além de promover o turismo e o desenvolvimento econômico local.

Voto.

Diante do exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.600, de 2025, na forma da emenda substitutiva que já consta no sistema deste Senado Federal.

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - Obrigada, Senador Alan Rick.

A matéria está em discussão.

Com a palavra para discutir o Senador Dr. Hiran, autor desta importante proposta para nós da Região Norte, que sabemos qual é a realidade dos nossos estados.

Dr. Hiran.

O SR. DR. HIRAN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RR. Para discutir.) - Minha querida Presidente Professora Dorinha, Sras. e Srs. Senadores, meus assessores e todos que nos assistem, eu quero, inicialmente, falar sobre tarifas, tarifas no Brasil, tarifas de passagens aéreas.

Para nós sairmos daqui, quinta-feira, Professora Dorinha, para Boa Vista, e para eu voltar na segunda-feira - eu estava só conferindo aqui para não ser injusto -, essa tarifa custa R\$7 mil. Alguém que vai sair de Boa Vista na quinta-feira e voltar na segunda-feira de Manaus vai pagar R\$5.696, ida e volta num voo de 55 minutos. Para se fazer um comparativo, na mesma data, para sairmos daqui para Lisboa e voltar, são R\$4,6 mil. É absolutamente desproporcional. E, muitas vezes, quando nós saímos de Boa Vista para Manaus, temos que vir a Brasília, pegar uma conexão para voltar para Manaus - em vez de fazermos um voo de 756km, fazemos um voo de 2 mil quilômetros para cá e mais 2 mil para Manaus.

Essa situação já perdura há muito tempo. Nós já tivemos lá muitas companhias regionais menores, como Meta, como Rico Táxi Aéreo, como Taba, que já funcionaram naquela região e que nos davam possibilidade de transporte mais barato, mais adequado à região, porque alguns aeroportos menores só eram operados por aeronave turboélice, e era o ideal para nós, mas, por falta de uma regulamentação, de um estímulo, essas companhias foram se desintegrando ao longo do tempo. É impossível se fazer concorrência, pela atual legislação que norteia a aviação no Brasil, com as grandes empresas, que, aliás, são oligopólio no país. Os preços são absolutamente combinados - são combinados. Nós temos só três empresas no Brasil, e os preços divergem muito pouco em uma das outras nos mesmos trechos.

De forma que a finalidade desse relatório... E o texto foi muito bem aperfeiçoado pelo meu colega Alan Rick, que, aliás, até me convenceu de que, embora o nome que nós havíamos colocado no projeto fosse Parno, NorteAr ficaria mais identificado com a nossa realidade. Eu agradeço a sua sugestão. E a finalidade é nós estimularmos a aviação regional, reduzindo custos operacionais, para atrair empresas - para que se criem, inclusive, novas empresas - e para facilitar o nosso transporte inter-regional. Muitas vezes, muitos locais são interligados por estradas, às vezes, estradas com qualidade duvidosa, com grandes distâncias, e isso poderia facilitar muito o transporte dessas pessoas que transitam entre municípios de vários estados, entre os estados da Região Norte e entre os estados da Região Norte e os estados de outras regiões do país.

Dessa forma, quero parabenizar V. Exa. e agradecer à nossa Presidente pela sensibilidade de pautar este projeto de grande importância para a nossa região.

Eu espero aqui - tenho certeza - que nós vamos aprovar, rapidamente, este projeto aqui, que vai transitar também na próxima Comissão, de maneira terminativa, para que a nossa região seja vista com mais cuidado, com mais efetividade e com mais eficiência nesse transporte, que é tão importante para gerar riqueza, para gerar bem-estar para os nossos amazônidas.

Muito obrigado, Presidente.

Muito obrigado e parabéns pela sua relatoria, meu querido Senador Alan.

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - Eu gostaria de parabenizar tanto a iniciativa e queria ainda... O sentimento é um sentimento bem ruim, porque, quando nós que estamos aqui no Senado reclamamos, eu fico imaginando a situação da população, que olha para nós como se nós estivéssemos sendo negligentes com o nosso papel. Eu era Deputada ainda quando veio a história de cobrar bagagem, porque o valor ia diminuir e nunca diminuiu. Então, na verdade...

Eu sou do Tocantins. E o número de voos é, a cada dia, mais reduzido, e um voo de 50 minutos, direto para Brasília, nós não pagamos... O valor é em torno de R\$3 mil por trecho. E o que é muito estranho, às vezes, é uma estratégia que as pessoas têm usado: elas tiram a passagem para Belo Horizonte, para o Rio de Janeiro, essa aeronave vai fazer escala aqui, e elas descem do avião, ou seja, compram para uma distância maior, porque assim é metade do preço.

Eu gostaria de propor que nós tivéssemos uma ação talvez mais concreta junto ao próprio ministério, porque fica ridículo para nós do Congresso a gente simplesmente se indignar. Uma passagem de R\$7 mil, ida e volta, é abusiva. Com esse valor, o nosso Senador mostrou que nós vamos para fora do país.

E aí nós estamos falando da questão de custo, da questão de acesso e da questão de saúde. Não é o caso do meu estado, porque nós temos rodovias que trazem para Brasília, para Goiânia, não temos o impeditivo que vocês têm em muitas regiões em relação à questão de rios e tudo. A gente impede o acesso à saúde, o deslocamento... E, quando a gente conversa, às vezes, com o ministério, a resposta é a mesma: "Ah, eles estão sofrendo muito, porque o valor do combustível...". Quem sofre muito é o povo, não são as empresas.

Na verdade, a questão da abertura e da criação de critérios e de um fundo que possa garantir um mínimo de ocupação é necessária, mas eu penso que, em relação à tarifa, é um problema que tem que ser enfrentado independentemente da Região Norte. Ela é mais grave para nós da Região Norte, mas a situação do Brasil em relação a essa questão dos valores praticados pelas companhias aéreas, além da situação abusiva que se tem colocado...

Hoje mesmo, eu vim do meu estado de madrugada, eu estava na frente numa poltrona, 2D ou 3D, e eles, simplesmente, na hora em que eu fui embarcar, mudaram - eles fazem isso com constância. Você fica uma hora ou uma hora e meia esperando a bagagem, muitas vezes a sua bagagem some, e você fica num lugar... Quando é um lugar estranho, às vezes termina a sua viagem, e você volta para casa sem a sua bagagem.

Eu queria propor que, em nome da Comissão, nós pudéssemos procurar o Ministro, porque eu acho que a gente tem que agir mais duramente com as agências de regulação pois a situação é abusiva.

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - AC) - Sra. Presidente, se me permite, eu compartilhava com o Senador Hiran...

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - Senador Alan Rick.

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - AC. Como Relator.) - ... exatamente sobre a necessidade de fazermos aqui mais uma agenda com o Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, para a regulamentação daquilo que já está aprovado e sancionado na nova Lei Geral do Turismo, que prevê exatamente algo semelhante ao Programa NorteAr, que nós do Senado aprovamos. Foi uma emenda de minha autoria, que permite, exatamente, que recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil sejam utilizados para subsidiar o preço do querosene de aviação. Há recurso para isso. O Pdar foi criado e nunca implementado, nunca regulamentado. Nós conseguimos avançar e aprovar essa emenda de minha autoria na nova Lei Geral de Turismo, e, até hoje, o Ministério de Portos e Aeroportos não regulamentou a matéria. Portanto, é imprescindível que nós nos unamos e façamos essa agenda novamente com o Ministro Silvio Costa Filho para cobrar a regulamentação dessa matéria. Com ela regulamentada, o Governo terá os instrumentos para subsidiar esse preço.

Na nossa região, para se ter ideia... Em aeroportos do Nordeste do Brasil, em Recife, ou do Sudeste do Brasil, em São Paulo, você tem um preço do querosene de aviação que chega a ser 35% mais barato do que na Região Norte. Então, nós temos um grave desequilíbrio. E isso afeta a oferta de voos, com um preço exorbitante, como foi aqui pontuado, que é oferecido em Roraima, Tocantins, no Acre, no Amazonas, no Pará. E ainda temos o problema da falta de voos e de voos em horários inadequados.

É fundamental que a gente possa fazer novamente... Eu já fiz algumas agendas lá no Ministério de Portos e Aeroporto e convido os colegas para que possamos ir juntos e cobrar a regulamentação da matéria.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. DR. HIRAN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RR. Pela ordem.) - Presidente, só para complementar... Desculpe se me estendo um pouco, mas também chamo a atenção de que, só com três empresas no Brasil, fica muito difícil nós fazermos uma concorrência...

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - Sem concorrência.

O SR. DR. HIRAN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RR) - ... que possa baratear os custos, até porque, quando se fala em trazer companhias *low cost* para cá, eu digo: mais *low cost* do que são as nossas companhias? A gente passa três horas e meia em um voo daqui para Boa Vista e o que a gente recebe é água e um biscoitinho. Quer mais *low cost* do que isso? Isso é um absurdo.

Eu acho que a gente deve, realmente, abrir esse mercado, porque, só abrindo o mercado, trazendo companhias para cá que sejam competitivas, é que a gente pode, realmente, baixar os preços das nossas passagens aéreas, pois o mercado que é um dos maiores mercados do mundo em termos de mercado de aviação privada é o do Brasil.

Obrigado, Presidente.

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - Muito obrigada.

Nós vamos pedir uma audiência com o Ministro e, com certeza, tratar deste tema. Mais do que em uma audiência, a gente tem que pegar isso como um foco extremamente importante - além do número reduzido, os custos muito altos.

Não havendo mais quem queira discutir, encerro a discussão.

A votação será simbólica.

Os Senadores e Senadoras que concordam com o relatório permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

O relatório passa a constituir o parecer da Comissão, favorável ao projeto, com a Emenda nº 1.

A matéria vai à Comissão de Assuntos Econômicos.

Item 3.

ITEM 3

PROJETO DE LEI Nº 636, DE 2023

- Não terminativo -

Altera a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, para dar mais efetividade ao Plano de Contingência de Proteção e Defesa Civil.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senadora Eliziane Gama

Relatório: Pela aprovação do projeto, com a Emenda nº1 - CCJ, e das 2 (duas) emendas que apresenta.

Observações: 1. *Após deliberação na CDR, a matéria será apreciada pelo Plenário do Senado Federal.*

Do Deputado Federal André Figueiredo, do PDT, do Ceará.

Concedo a palavra à Senadora Eliziane Gama, para a leitura do seu relatório.

A SRA. ELIZIANE GAMA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MA. Como Relatora.) - Muito obrigada, Presidente Dorinha.

Parecer da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo sobre o Projeto de Lei nº 636, de 2023, do Deputado André Figueiredo, que altera a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, para dar mais efetividade ao Plano de Contingência de Proteção e Defesa Civil.

Com a permissão de V. Exa., vou direto, aqui, à análise, por economia processual, Presidente.

De acordo com o art. 104-A do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CDR opinar sobre proposições que tratem das políticas de desenvolvimento regional, dos estados e dos municípios, bem como de assuntos correlatos.

Historicamente, esta Comissão vem tratando do tema proteção e defesa civil, refletindo a repartição de competências no âmbito do Poder Executivo federal. Naquela esfera, as atribuições dos diversos ministérios estão estabelecidas pela Lei nº 14.600, de 19 de junho de 2023. Por força do seu art. 26, o tema está afeto ao Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional, em interlocução estreita com este Colegiado.

O PL nº 636, de 2023, tem como objetivo alterar a Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, para dar mais efetividade ao Plano de Contingência de Proteção e Defesa Civil, elaborado pelos municípios. A proposta surge em um contexto marcado pela intensificação de desastres climáticos e pela percepção de que o atual marco legal, embora avance em diversos pontos, não tem sido suficiente para prevenir tragédias dessa natureza.

Para compreender o alcance da proposição, é necessário examinar suas mudanças específicas, o quadro normativo no qual se insere e os desafios técnicos e institucionais que se apresentam.

O projeto traz mudanças de grande relevância no art. 3º-A da Lei nº 12.340, de 2010. Em primeiro lugar, modifica o *caput* do §7º. A redação em vigor define "elementos a serem considerados" no Plano municipal de Contingência de Proteção e Defesa Civil. Com a alteração proposta, a redação passa a definir os elementos que o plano municipal "deverá contemplar". Essa mudança, aparentemente simples, é radical. Na prática, transforma recomendações em obrigações, elevando o grau de responsabilidade dos municípios.

O projeto também acrescenta dois incisos no mesmo §7º. O novo inciso VIII determina a elaboração de um "plano de contenção de construções irregulares em áreas de risco", acompanhado das descrições de alternativas habitacionais

seguras, em cooperação com os demais entes federativos. Já o inciso IX exige a "descrição dos investimentos necessários em infraestrutura hídrica, combate a enchentes e prevenção dos desastres" igualmente em parceria com a União e estados. Por fim, o projeto acrescenta o §8º no mesmo art. 3º-A, estabelecendo que a prestação de contas anual prevista no §6º seja acompanhada de um relatório detalhado, composto por seis elementos: realização de exercícios simulados com a população, avaliação da efetividade dos sistemas de alerta, situação dos pontos de abrigo, treinamento de equipes, evolução de construções irregulares em áreas de risco e investimentos realizados em infraestrutura e prevenção.

Ao criar esse plano, a Lei nº 12.608, de 2012, definiu princípios claros de prevenção, mitigação e integração federativa. Atribuiu aos municípios competências fundamentais, como elaborar planos de contingência, realizar mapeamento de riscos e instituir mecanismos de fiscalização para impedir construções em áreas vulneráveis. A Lei nº 12.340, de 2010, por sua vez, estruturou os mecanismos de financiamento e apoio federal, prevendo que a União e os estados devem apoiar os municípios na execução de suas tarefas.

Outro aspecto relevante é o reforço do princípio da transparência. O relatório anual previsto no novo §8º se articula diretamente com o que já determina o §6º: prestação de contas anual em audiência pública, com ampla divulgação e participação social. Ao detalhar o conteúdo mínimo do relatório, o projeto fortalece a fiscalização tanto social como institucional, oferecendo instrumentos mais claros e objetivos para acompanhar a execução das políticas locais de proteção e defesa civil. Entretanto, consideramos que, para além de constarem obrigatoriamente do relatório das medidas adotadas, é fundamental tornar obrigatórias essas próprias medidas.

A inclusão da descrição de investimentos necessários em infraestrutura hídrica e prevenção de enchentes também é adequada. Ela permite que os planos de contingência não se limitem a medidas emergenciais, mas incluam projeções sobre obras estruturantes, como sistemas de drenagem, barragens de contenção e melhorias urbanísticas. Ainda que tais investimentos dependam muitas vezes de diversos recursos federais e estaduais, sua descrição em âmbito municipal pode ajudar a estabelecer prioridades e a orientar a aplicação dos recursos.

Desse modo, o PL nº 636, de 2023, privilegia os municípios em sua responsabilidade pela elaboração dos planos de contingência, garantindo o apoio das demais instâncias federativas. Sua efetividade dependerá, contudo, da articulação com políticas de habitação e ordenamento territorial.

Com o objetivo de promover essa integração, propomos alterações nas seguintes leis: a Lei nº 10.257, de 2001 (Estatuto da Cidade), para explicitar a vedação da ocupação das áreas de risco; a Lei nº 11.977, de 2009; a Lei nº 14.620, de 2023, para incluir a política de proteção e defesa civil.

Essas alterações buscam criar uma rede normativa coerente, integrando habitação e planejamento urbano aos requisitos de proteção e defesa civil.

Vamos ao voto, Presidente.

Ante o exposto, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 636, de 2023, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº - CDR

Dê-se ao § 7º do art. 3º-A da Lei nº 12.340, de 2010, na forma do Projeto de Lei [...], a seguinte redação:

Art. 3º-A.

§ 7º O Plano de Contingência de Proteção e Defesa Civil, a ser elaborado pelo Município, deverá contemplar os seguintes elementos:

II - definição dos sistemas de alerta a desastres, em articulação com o sistema de monitoramento e com especial atenção dos radioamadores, submetidos esses sistemas a testes periódicos para aferição de sua efetividade;

III - organização e realização, com a participação da população, de exercícios simulados que incluam passagem pelas rotas de deslocamento e chegada aos pontos seguros;

VI - cadastramento e treinamento periódico das equipes técnicas e de voluntários para atuarem em circunstâncias de desastres;

VII - localização dos centros de recebimento e organização da estratégia de distribuição de doações e suprimentos; [...].

EMENDA Nº - CDR

Incluem-se no Projeto de Lei nº 636, de 2023 [...]:

Art. 2º [...] com a seguinte redação:

"Art. 42-A.

.....

II - mapeamento contendo as áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos [...];

....." (NR)

Art. 3º A Lei nº 11.977 [...] passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 5º-A.

.....

III - infraestrutura básica que inclua vias de acesso, obras de prevenção de desastres, iluminação pública e solução de esgotamento sanitário e de drenagem de águas pluviais e permita ligações domiciliares de abastecimento de água [...]; e

....." (NR)

Portanto, é esse o relatório, Presidente.

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - Muito obrigada, Senadora Eliziane Gama, pela leitura do seu relatório.

A matéria está em discussão. (*Pausa.*)

Não havendo mais quem queira discutir, encerro a discussão.

A votação será simbólica.

Em votação o relatório apresentado.

Os Senadores e as Senadoras que concordam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovado o relatório, que passa a constituir o parecer da Comissão, favorável ao projeto, com a Emenda nº 1, com as Emendas nºs 2 e 3.

A matéria vai ao Plenário.

Quanto ao item 4, a própria Senadora Augusta Brito solicitou a retirada de pauta para reexame.

(É o seguinte o item retirado de pauta:

ITEM 4

PROJETO DE LEI Nº 4368, DE 2023

- Não terminativo -

Altera a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), para estabelecer normas de proteção ao consumidor de serviços de turismo.

Autoria: Senador Jorge Kajuru (PSB/GO) e outros

Relatoria: Senadora Augusta Brito

Relatório: Pela aprovação na forma da emenda substitutiva apresentada.

Observações: 1. Após deliberação na CDR, a matéria será apreciada pela Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor - CTFC, em decisão terminativa.)

Os demais itens foram retirados.

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

Muito obrigada.

(Iniciada às 10 horas e 57 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 32 minutos.)