



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 15ª REUNIÃO

(4ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)

**02/09/2026
QUARTA-FEIRA
às 11 horas**

PRESIDENTE: Senador Marcos Rogério



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**15ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 4ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 02/09/2026.**

15ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

quarta-feira, às 11 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PLP 109/2025 - Não Terminativo -	SENADOR MARCOS ROGÉRIO	12
2	PL 170/2026 - Não Terminativo -	SENADOR CHICO RODRIGUES	31
3	PL 1758/2021 - Terminativo -	SENADOR CARLOS VIANA	50
4	PL 2071/2022 - Terminativo -	SENADOR VENEZIANO VITAL DO RÊGO	58
5	PL 4621/2024 - Terminativo -	SENADOR LAÉRCIO OLIVEIRA	66
6	PL 6144/2025 - Terminativo -	SENADOR CHICO RODRIGUES	97

7	REQ 57/2026 - CI - Não Terminativo -		113
8	REQ 60/2026 - CI - Não Terminativo -		115
9	REQ 61/2026 - CI - Não Terminativo -		118
10	REQ 69/2026 - CI - Não Terminativo -		121
11	REQ 73/2026 - CI - Não Terminativo -		125
12	REQ 75/2026 - CI - Não Terminativo -		127
13	REQ 77/2026 - CI - Não Terminativo -		129
14	REQ 78/2026 - CI - Não Terminativo -		132
15	REQ 79/2026 - CI - Não Terminativo -		135
16	REQ 80/2026 - CI - Não Terminativo -		137
17	REQ 81/2026 - CI - Não Terminativo -		139

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Marcos Rogério

Vice-Presidente: VAGO

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES		SUPLENTE
Bloco Parlamentar Democracia(MDB, PSDB, PODEMOS, UNIÃO)		
Eduardo Braga(MDB)(11)(1)	AM 3303-6230	1 Confúcio Moura(MDB)(11)(1)(9)(12)
Veneziano Vital do Rêgo(MDB)(11)(1)(9)(12)	PB 3303-2252 / 2481	2 Efraim Filho(PL)(11)(1)
VAGO(11)(1)(29)		3 Fernando Dueire(PSD)(11)(1)
Jayme Campos(UNIÃO)(3)(11)	MT 3303-2390 / 2384 / 2394	4 Zequinha Marinho(PODEMOS)(3)(11)
Professora Dorinha Seabra(UNIÃO)(3)(11)	TO 3303-5990 / 5995 / 5900	5 Renan Calheiros(MDB)(23)(3)(11)
VAGO(8)(11)		6 Sergio Moro(PL)(8)(11)
Plínio Valério(PSDB)(10)(11)	AM 3303-2898 / 2800	7 Jader Barbalho(MDB)(15)
		RR 3303-2281
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PSB, PSD)		
Cid Gomes(PSB)(4)	CE 3303-6460 / 6399	1 Chico Rodrigues(PSB)(16)(4)
Otto Alencar(PSD)(4)	BA 3303-3172 / 1464 / 1467	2 Carlos Fávaro(PSD)(4)(33)
Irajá(PSD)(4)	TO 3303-6469 / 6474	3 Nelsinho Trad(PSD)(4)
Carlos Viana(PSD)(4)(32)	MG 3303-3100 / 3116	4 Vanderlan Cardoso(PSD)(4)(19)(22)
Soraya Thronicke(PSB)(4)(21)(20)(25)(31)	MS 3303-1775	5 Lucas Barreto(PSD)(4)
		AP 3303-4851
Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO, AVANTE)		
Jaime Bagattoli(PL)(2)	RO 3303-2714	1 Dra. Eudócia(PSDB)(2)
Marcos Rogério(PL)(2)	RO 3303-6148	2 Rogerio Marinho(PL)(2)
Wellington Fagundes(PL)(2)	MT 3303-6219 / 3778 / 6209 / 6213 / 3775	3 Hermes Klann(PL)(2)(30)(24)(34)(35)
Wilder Moraes(PL)(2)	GO 3303-6440	4 Astronauta Marcos Pontes(PL)(2)
		SP 3303-1177 / 1797
Bloco Parlamentar Pelo Brasil(PDT, PT)		
Beto Faro(PT)(6)	PA 3303-5220	1 Fabiano Contarato(PT)(6)
Rogério Carvalho(PT)(6)	SE 3303-2201 / 2203	2 Randolfe Rodrigues(PT)(6)
Weverton(PDT)(6)	MA 3303-4161 / 1655	3 VAGO(6)(17)
Jorge Kajuru(PSB)(18)	GO 3303-2844 / 2031	4 VAGO
		ES 3303-9054 / 6743
		AP 3303-6777 / 6568
Bloco Parlamentar Aliança(PP, REPUBLICANOS)		
Esperidião Amin(PP)(5)	SC 3303-6446 / 6447 / 6454	1 Tereza Cristina(PP)(14)
Laércio Oliveira(PP)(5)(13)	SE 3303-1763 / 1764	2 Luis Carlos Heinze(PP)(5)(13)
Cleitinho(REPUBLICANOS)(5)(27)(28)(26)	MG 3303-3811	3 Angelo Coronel(REPUBLICANOS)(5)(27)(28)
		MS 3303-2431
		RS 3303-4124 / 4127 / 4129 / 4132
		BA 3303-6103 / 6105

- (1) Em 18.02.2025, os Senadores Eduardo Braga, Confúcio Moura e Fernando Farias foram designados membros titulares; e os Senadores Veneziano Vital do Rêgo, Fernando Dueire e Marcelo Castro, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. 006/2025-GLMDB).
- (2) Em 18.02.2025, os Senadores Jaime Bagattoli, Marcos Rogério, Wellington Fagundes e Wilder Moraes foram designados membros titulares; e os Senadores Dra. Eudócia, Rogerio Marinho, Eduardo Gomes e Astronauta Marcos Pontes, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 008/2025-BLVANG).
- (3) Em 18.02.2025, os Senadores Jayme Campos e Professora Dorinha Seabra foram designados membros titulares; e os Senadores Sergio Moro e Efraim Filho, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 12/2025-GLUNIAO).
- (4) Em 18.02.2025, os Senadores Cid Gomes, Otto Alencar, Irajá, Daniella Ribeiro e Margareth Buzetti foram designados membros titulares; e os Senadores Jorge Kajuru, Angelo Coronel, Nelsinho Trad, Vanderlan Cardoso e Lucas Barreto, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 004/2025-GSEGAMA).
- (5) Em 18.02.2025, os Senadores Esperidião Amin, Luis Carlos Heinze e Mecias de Jesus foram designados membros titulares; e os Senadores Laércio Oliveira e Cleitinho, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Aliança, para compor a comissão (Of. nº 002/2025-GABLID/BLALIAN).
- (6) Em 18.02.2025, os Senadores Beto Faro, Rogério Carvalho e Weverton foram designados membros titulares; e os Senadores Fabiano Contarato, Randolfe Rodrigues e Leila Barros, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 026/2025-GLPDT).
- (7) Em 19.02.2025, a comissão reunida elegeu o Senador Marcos Rogério Presidente deste colegiado.
- (8) Em 19.02.2025, o Senador Carlos Viana foi designado membro titular e o Senador Zequinha Marinho, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 010/2025-GLPODEMOS).
- (9) Em 19.02.2025, o Senador Veneziano Vital do Rêgo foi designado membro titular, em substituição ao Senador Confúcio Moura, que passa a membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 026/2025-GLMDB).
- (10) Em 19.02.2025, o Senador Plínio Valério foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 001/2025-GLPSDB).
- (11) Em 19.02.2025, os Senadores Eduardo Braga, Confúcio Moura, Fernando Farias, Jayme Campos, Professora Dorinha Seabra, Carlos Viana e Plínio Valério foram designados membros titulares, e os Senadores Veneziano Vital do Rêgo, Efraim Filho, Fernando Dueire, Zequinha Marinho, Marcelo Castro e Sergio Moro, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 006/2025-BLDEM).
- (12) Em 20.02.2025, o Senador Veneziano Vital do Rêgo foi designado membro titular, em substituição ao Senador Confúcio Moura, que passa a membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 010/2025-BLDEM).
- (13) Em 21.02.2025, o Senador Laércio Oliveira foi designado membro titular e o Senador Luis Carlos Heinze, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Aliança, para compor a comissão (Of. nº 006/2025-GABLID/BLALIAN).
- (14) Em 25.02.2025, a Senadora Tereza Cristina foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Aliança, para compor a comissão (Of. nº 009/2025-BLALIAN).
- (15) Em 27.02.2025, o Senador Jader Barbalho foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 017/2025-BLDEM).
- (16) Em 11.03.2025, o Senador Chico Rodrigues foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Jorge Kajuru, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 7/2025-GSEGAMA).

- (17) Em 03.04.2025, a Senadora Leila Barros deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Pelo Brasil (Of. nº 43/2025-GLPDT).
- (18) Em 01.07.2025, o Senador Jorge Kajuru foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 006/2025-BLPBRA).
- (19) Em 03.07.2025, o Senador Pedro Chaves foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Vanderlan Cardoso, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 46/2025-BLRESDM).
- (20) Vago em 01.10.2025, em razão do assunção do segundo suplente.
- (21) Em 06.10.2025, o Senador José Lacerda foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 098/2025-BLRESDM).
- (22) Em 30.10.2025, o Senador Vanderlan Cardoso foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Pedro Chaves, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 112/2025-BLRESDM).
- (23) Em 18.11.2025, o Senador Renan Calheiros foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Marcelo Castro, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 90/2025-BLDEMO).
- (24) Em 12.12.2025, o Senador Jorge Seif foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Eduardo Gomes, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 138/2025-BLVANG).
- (25) Vago em 30.01.2026, em razão da assunção da primeira suplente.
- (26) Vago em 11.03.2026, em razão da renúncia do Senador Mecias de Jesus (Of. 026/2026-GSMJESUS).
- (27) Em 17.03.2026, a Senadora Roberta Acioly foi designada membro titular e o Senador Cleitinho, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Aliança, para compor a comissão (Of. nº 010/2026-GABLI/BLALIAN).
- (28) Em 24.03.2026, o Senador Cleitinho foi designado membro titular e o Senador Angelo Coronel, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Aliança, para compor a comissão (Of. nº 011/2026-GABLI/BLALIAN).
- (29) Vago em 1º.04.2026, em razão do retorno do titular.
- (30) Em 06.05.2026, o Senador Hermes Klann foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Jorge Seif, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 037/2026-BLVANG).
- (31) Em 12.05.2026, a Senadora Soraya Thronicke foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 041/2026-GSEGAMA).
- (32) Em 11.06.2026, o Senador Carlos Viana foi designado membro titular, em substituição à Senadora Daniella Ribeiro, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 045/2026-GSEGAMA).
- (33) Em 03.07.2026, o Senador Carlos Fávaro foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 052/2026-GSEGAMA).
- (34) Em 14.07.2026, o Senador Eduardo Gomes foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Hermes Klann, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 064/2026-BLVANG).
- (35) Em 14.07.2026, o Senador Hermes Klann foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Eduardo Gomes, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 065/2026-BLVANG).

REUNIÕES ORDINÁRIAS: TERÇAS-FEIRAS 9:00 HORAS
SECRETÁRIO(A): THALES ROBERTO FURTADO MORAIS
TELEFONE-SECRETARIA: 61 3303-4607
FAX: 61 3303-3286

TELEFONE - SALA DE REUNIÕES: 3303-4607
E-MAIL: ci@senado.leg.br



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA

4ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
57ª LEGISLATURA

Em 2 de setembro de 2026
(quarta-feira)
às 11h

PAUTA

15ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

	Deliberativa
Local	Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 15

Atualizações:

1. Alteração do Plenário 15. (31/08/2026 16:33)
2. Inclusão de novo relatório no item 6. (02/09/2026 09:21)
3. Inclusão de novo relatório no item 5. (02/09/2026 09:30)

PAUTA

ITEM 1

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 109, DE 2025

- Não Terminativo -

Dispõe sobre o acesso da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) às informações fiscais dos agentes regulados para fins de fiscalização e regulação do setor, nos termos do § 1º do art. 145 da Constituição Federal.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Marcos Rogério

Relatório: Pela aprovação com emendas

Observações:

1. A matéria foi apreciada pela Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor, com parecer favorável ao projeto.

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

[Parecer \(CTFC\)](#)

ITEM 2

PROJETO DE LEI Nº 170, DE 2026

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para estabelecer critérios gerais de linearidade e moderação nos reajustes tarifários anuais de energia elétrica, bem como instituir regime compensatório transitório aplicável ao Estado de Roraima.

Autoria: Senador Mecias de Jesus

Relatoria: Senador Chico Rodrigues

Relatório: Pela aprovação com emendas

Observações:

1. A matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos, em decisão terminativa.

2. Em 28/04/2026, foi concedida vista coletiva, nos termos regimentais.

3. Em 24/02/2026, foi apresentada a emenda nº 1-T, de autoria do Senador Dr. Hiran (PP/RR). Em 19/05/2026, foi apresentada a emenda nº 2, de autoria do Senador Marcos Rogério (PL/RO), Senador Jaime Bagattoli (PL/RO).

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

[Emenda 1-T \(CI\)](#)

[Emenda 2 \(CI\)](#)

ITEM 3

PROJETO DE LEI Nº 1758, DE 2021

- Terminativo -

Denomina Ponte Giácomo Valentim Ferenzini a ponte localizada no Km 810 da rodovia BR-040, sobre o rio Paraibuna, no Município de Matias Barbosa, no Estado de

Minas Gerais.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Carlos Viana

Relatório: Pela aprovação com emendas

Observações:

1. *Será realizada uma única votação nominal para o Projeto e para a(s) emenda(s), nos termos do relatório apresentado, salvo requerimento de destaque.*

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

ITEM 4

PROJETO DE LEI Nº 2071, DE 2022

- Terminativo -

Denomina Rodovia Raul Anselmo Randon o trecho da rodovia BR-116, entre o Município de Caxias do Sul, no Estado do Rio Grande do Sul, e a divisa com o Estado de Santa Catarina.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

Relatório: Pela aprovação

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria](#)

ITEM 5

PROJETO DE LEI Nº 4621, DE 2024

- Terminativo -

Institui a Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores (PNIFM) e dá outras providências.

Autoria: Senador Esperidião Amin

Relatoria: Senador Laércio Oliveira

Relatório: Pela aprovação com emendas

Observações:

1. *A matéria foi apreciada pela Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação e Informática, com parecer favorável ao projeto, com as Emendas nº 1-CCT a 4-CCT e pela Comissão de Assuntos Econômicos, com parecer favorável ao Projeto, com as Emendas nºs 1 a 4 CCT-CAE.*

2. *Em 14/07/2026, foi lido o relatório e encerrada a discussão.*

3. *Será realizada uma única votação nominal para o Projeto e para a(s) emenda(s), nos termos do relatório apresentado, salvo requerimento de destaque.*

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

[Parecer \(CAE\)](#)

[Parecer \(CCT\)](#)

ITEM 6

PROJETO DE LEI Nº 6144, DE 2025

- Terminativo -

Dispõe sobre a proteção, o reconhecimento e o incentivo aos aeroclubes brasileiros.

Autoria: Senador Astronauta Marcos Pontes

Relatoria: Senador Chico Rodrigues

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. Nos termos do art. 282, combinado com o art. 92 do Regimento Interno do Senado Federal, se for aprovado o substitutivo, será ele submetido a turno suplementar.

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

ITEM 7

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 57, DE 2026

Requer a inclusão do Sr. Sergio Bandeira de Mello, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo (SINDIGÁS) como convidado na Audiência Pública Objeto do REQ 47/2026-CI.

Autoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 8

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 60, DE 2026

Requer o aditamento do REQ 34/2026 - CI para inclusão do Conselheiro da Casa Civil do Paraná na Audiência Pública.

Autoria: Senador Weverton

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 9

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 61, DE 2026

Requer o aditamento do REQ 45/2026-CI para inclusão da Senhora Elbia Gannoum, Presidente da ABEEólica, na audiência pública.

Autoria: Senador Weverton

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 10

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 69, DE 2026

Requer a realização de diligência externa em conjunto com a Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso, em comemoração aos 50 anos da promulgação da Lei Federal 6.346/76, de implantação da Ferrovia Senador Vicente Emilio Vuolo.

Autoria: Senador Wellington Fagundes

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 11****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 73, DE 2026**

Requer que na Audiência Pública objeto do REQ 27/2026 - CI, seja incluído como convidado um representante da Associação dos Investidores em Autoprodução de Energia - ABIAPE.

Autoria: Senador Luis Carlos Heinze

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 12****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 75, DE 2026**

Requer a retirada de tramitação do REQ 16/2026 - CI.

Autoria: Senador Beto Faro

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 13****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 77, DE 2026**

Requer a inclusão do Senhor José Roberto Tadros, Presidente da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo, na Audiência Pública objeto do REQ 49/2026 - CI.

Autoria: Senador Cleitinho

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 14****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 78, DE 2026**

Requer a inclusão do Senhor José Roberto Tadros, Presidente da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo, na Audiência Pública objeto do REQ 46/2026 - CI.

Autoria: Senador Cleitinho

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 15****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 79, DE 2026**

Requer a inclusão do Sr. Rodrigo Saraiva Marinho, CEO do Instituto Livre Mercado, na audiência pública objeto do REQ 34/2026 - CI, com o objetivo de debater a técnica de fraturamento hidráulico – fracking – e as oportunidades decorrentes de sua adequada regulamentação no Brasil.

Autoria: Senador Jaime Bagattoli

Textos da pauta:

[Requerimento](#) (CI)

ITEM 16

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 80, DE 2026

Requer a inclusão do Sr. Marcelo Mendonça, Diretor Executivo da Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (ABEGÁS), na audiência pública objeto do REQ 34/2026 - CI, com o objetivo de debater a técnica de fraturamento hidráulico (fracking).

Autoria: Senador Astronauta Marcos Pontes

Textos da pauta:

[Requerimento](#) (CI)

ITEM 17

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 81, DE 2026

Requer, nos termos do art. 222 do Regimento Interno do Senado Federal, inserção em ata de voto de aplauso a Joselito Geraldo de Sousa, conhecido como Lito Sousa, por sua relevante contribuição à aviação brasileira, à difusão da cultura de segurança de voo e à democratização do conhecimento sobre o transporte aéreo no País, bem como manifesta solidariedade diante do diagnóstico da Doença de Creutzfeldt-Jakob (DCJ), enfermidade neurológica rara e grave que atualmente enfrenta.

Autoria: Senador Marcos Rogério

Textos da pauta:

[Requerimento](#) (CI)

1

PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei Complementar nº 109, de 2025, do Deputado Alceu Moreira, que *dispõe sobre o acesso da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) às informações fiscais dos agentes regulados para fins de fiscalização e regulação do setor, nos termos do § 1º do art. 145 da Constituição Federal.*

Relator: Senador **MARCOS ROGÉRIO**

I – RELATÓRIO

É submetido à apreciação desta Comissão o Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 109, de 2025, de autoria do Deputado Alceu Moreira e de outros parlamentares. A proposição pretende assegurar à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) acesso contínuo a registros fiscais eletrônicos relacionados às operações dos agentes sujeitos à sua atuação regulatória.

Na justificação, os proponentes sustentam que o cruzamento entre informações tributárias e dados já reunidos pela Agência permitirá localizar divergências com maior rapidez, diferenciar operações regulares de condutas fraudulentas e fortalecer a supervisão do mercado de combustíveis.

Na Câmara dos Deputados, a matéria foi apreciada pela Comissão de Minas e Energia e pela de Finanças e Tributação, que se manifestaram favoravelmente. Posteriormente, o Plenário daquela Casa acolheu substitutivo constante do parecer proferido pelo Deputado Neto Carletto em nome da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

O art. 1º condiciona a concessão ou a autorização para o desempenho de atividade regulada à anuência permanente do interessado ao

acesso, pela ANP, aos dados de suas Notas Fiscais Eletrônicas (NF-e), Notas Fiscais de Consumidor Eletrônicas (NFC-e) e Conhecimentos de Transporte Eletrônicos (CT-e). A mesma providência deverá ser adotada, no prazo regulamentar, pelos titulares de outorgas já existentes, como requisito para sua manutenção.

O art. 2º permite que a Agência obtenha essas informações junto aos órgãos tributários de todos os entes federados, inclusive as mantidas sob a responsabilidade do Comitê Gestor do Imposto sobre Bens e Serviços (CGIBS). O material recebido poderá ser empregado na conferência de declarações prestadas à ANP, em cruzamentos voltados à atividade fiscalizatória e regulatória e na elaboração de estudos setoriais. As despesas da operação serão suportadas pela ANP.

Conforme o art. 3º, o compartilhamento não afasta a proteção própria do sigilo fiscal prevista no art. 198 do Código Tributário Nacional. E conforme o art. 4º, a Agência deverá informar às administrações fazendárias federal, estaduais e distrital a abertura de procedimento sancionador que possa produzir consequência tributária. Os arts. 5º e 6º estabelecem, respectivamente, prazo máximo de cento e oitenta dias para a edição dos atos e a formalização dos instrumentos indispensáveis à execução da futura lei complementar e vigência imediata após a publicação.

No Senado Federal, a proposição foi encaminhada à Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor — na qual recebeu parecer favorável — e, na sequência, a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura.

II – ANÁLISE

O exame da matéria por esta comissão se fundamenta no art. 104, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), que inclui entre suas atribuições as matérias referentes às agências reguladoras relacionadas aos setores de infraestrutura.

Sob o aspecto da competência legislativa, a União detém atribuição para dispor sobre combustíveis, nos termos do art. 22, inciso IV, e do art. 177, ambos da Constituição Federal, e para editar normas gerais de direito tributário no exercício da competência prevista no art. 24, inciso I, combinado com os §§ 1º a 4º do mesmo artigo.

A adoção de lei complementar mostra-se apropriada. A disciplina proposta interfere no regime geral de proteção e circulação de informações fiscais, atualmente estruturado pelo Código Tributário Nacional, diploma recebido com força de lei complementar, e se relaciona à competência conferida pelo art. 146, inciso III, da Constituição.

Tampouco se identifica vício formal de iniciativa. Embora o projeto imponha providências à ANP, ele não cria órgão, cargo ou unidade administrativa, nem reorganiza a estrutura interna da autarquia. O texto apenas especifica instrumento auxiliar ao exercício de atribuições regulatórias e fiscalizatórias já previstas em lei e fixa condições aplicáveis aos particulares que atuam em mercado sujeito a outorga federal.

A proposição possui generalidade, abstração e aptidão para inovar o ordenamento, razão pela qual satisfaz os requisitos de juridicidade. Sua tramitação também observa as regras regimentais pertinentes.

Quanto à técnica legislativa, dois reparos de natureza redacional são recomendáveis. O primeiro consiste em retirar da ementa a referência ao § 1º do art. 145 da Constituição, que não traduz com precisão o fundamento jurídico central da disciplina instituída. O segundo corrige o fecho do art. 4º: as secretarias fazendárias integram a organização dos respectivos entes, mas não os “representam” para o fim ali mencionado.

Convém, ainda, registrar a nova competência da ANP enumerada no art. 8º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997. Essa providência favorece a unidade do marco regulatório e torna mais simples a compreensão das atribuições da Agência.

No mérito, o projeto enfrenta uma limitação concreta da fiscalização do setor de combustíveis: a assimetria entre as informações declaratórias fornecidas pelos regulados e os dados gerados nas transações efetivamente realizadas. A documentação fiscal eletrônica forma uma trilha verificável de aquisição, transporte e comercialização que pode revelar incompatibilidades de volume, origem, destino ou sequência operacional.

O uso combinado dessas bases permite que a ANP selecione inspeções segundo critérios de risco, concentre recursos nos casos com maior probabilidade de irregularidade e reduza exigências desnecessárias sobre empresas que mantêm comportamento consistente. Trata-se, portanto, de

mecanismo capaz de ampliar a precisão da atividade regulatória sem depender apenas do aumento de fiscalizações presenciais.

Nesse sentido, a solução se mostra proporcional e adequada. Ela fornece à autoridade reguladora meios compatíveis com a digitalização das operações econômicas, melhora a capacidade de detectar desvios e reforça a confiabilidade do abastecimento nacional.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei Complementar nº 109, de 2025, com as seguintes emendas de redação que ofereço para o aperfeiçoamento da técnica legislativa:

EMENDA Nº - CI (de redação)

(ao PLP nº 109, de 2025)

Dê-se à ementa do Projeto de Lei Complementar nº 109, de 2025, a seguinte redação:

“Dispõe sobre o acesso da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) às informações fiscais dos agentes regulados para fins de fiscalização e regulação do setor.”

EMENDA Nº - CI (de redação)

(ao PLP nº 109, de 2025)

Dê-se ao art. 4º do Projeto de Lei Complementar nº 109, de 2025, a seguinte redação:

“**Art. 4º** A ANP deverá comunicar à Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil e às Secretarias da Fazenda dos Estados e do Distrito Federal a instauração de processo sancionador que possa ter repercussão na esfera tributária do respectivo ente federativo.”

EMENDA Nº - CI (de redação)
(ao PLP nº 109, de 2025)

Acrescente-se ao Projeto de Lei Complementar nº 109, de 2025, o seguinte art. 5º, renumerando-se os demais:

“**Art. 5º** O art. 8º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XXXIX:

‘**Art. 8º**
.....

XXXIX – solicitar, receber, armazenar e analisar informações fiscais dos agentes regulados, nos termos de lei complementar.’ (NR)”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 77/2026/SGM-P

Brasília, 7 de abril de 2026.

A Sua Excelência o Senhor
Senador DAVI ALCOLUMBRE
Presidente do Senado Federal

Assunto: Envio de proposição para apreciação

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei Complementar nº 109, de 2025, da Câmara dos Deputados, que “Dispõe sobre o acesso da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) às informações fiscais dos agentes regulados para fins de fiscalização e regulação do setor, nos termos do § 1º do art. 145 da Constituição Federal”.

Atenciosamente,

HUGO MOTTA
Presidente



Assinado por chancela eletrônica do(a) Dep. Hugo Motta.
[http:](http://)

Avulso do PLP 109/2025 [5 de 6]

3110806



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 109, DE 2025

Dispõe sobre o acesso da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) às informações fiscais dos agentes regulados para fins de fiscalização e regulação do setor, nos termos do § 1º do art. 145 da Constituição Federal.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- Texto do projeto de lei da Câmara
- Legislação citada
- Projeto original

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2898282&filename=PLP-109-2025



[Página da matéria](#)



Dispõe sobre o acesso da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) às informações fiscais dos agentes regulados para fins de fiscalização e regulação do setor, nos termos do § 1º do art. 145 da Constituição Federal.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A outorga de concessão e de autorização para o exercício de atividades reguladas somente será concedida pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) aos agentes regulados que previamente autorizarem, de forma permanente, o acesso aos dados e informações das Notas Fiscais Eletrônicas (NF-e) de suas operações comerciais, incluindo Notas Fiscais de Consumidor Eletrônicas (NFC-e) e Conhecimentos de Transporte Eletrônicos (CT-e), necessários ao efetivo cumprimento das atribuições legais da Agência.

Parágrafo único. Os agentes regulados cujas outorgas tenham sido concedidas e autorizadas até a data de publicação desta Lei Complementar deverão providenciar a autorização de que trata o *caput* deste artigo para manter válido o ato e garantir a continuidade do exercício das atividades reguladas, na forma e no prazo definidos em regulamento.

Art. 2º Fica a ANP autorizada a obter das autoridades fiscais federais, estaduais e do Distrito Federal, no âmbito de suas competências, o acesso aos dados e informações de que trata o *caput* do art. 1º desta Lei Complementar, incluindo informações sob responsabilidade do





Comitê Gestor do Imposto sobre Bens e Serviços (CGIBS), de que trata a Lei Complementar nº 214, de 16 de janeiro de 2025, o que será garantido por esses órgãos.

§ 1º Os dados e informações referidos no *caput* deste artigo deverão permitir à ANP:

I - validar a veracidade, a integridade e a completude de dados e informações declaratórias periodicamente coletadas pela Agência;

II - realizar análises e cruzamentos de dados necessários à fiscalização e à regulação do mercado no âmbito de sua competência; e

III - elaborar estudos técnicos e análises setoriais.

§ 2º O acesso aos dados e informações de que trata o *caput* deste artigo será operacionalizado, preferencialmente, por meio de soluções tecnológicas seguras, operadas pelas autoridades fiscais ou por entidades e prestadores de serviços de tecnologia da informação por elas designadas, e somente será implementado com estrita observância às normas relacionadas ao modelo tecnológico e à segurança da informação por elas editadas.

§ 3º Para a operacionalização do acesso referida no § 2º deste artigo, compete à ANP, conforme regulamento:

I - arcar com todos os custos necessários à operacionalização do acesso, independentemente da forma, meio ou solução tecnológica a ser adotado, sem ônus às autoridades fiscais de que trata o *caput* deste artigo;

II - firmar os contratos e os ajustes necessários perante as entidades e os prestadores de serviço referidos





no § 2º deste artigo, inclusive para ressarcir os custos de acesso aos dados e informações e os custos relativos à sustentabilidade dos sistemas informatizados envolvidos; e

III - manter estrutura de tecnologia da informação, própria ou contratada, conforme o inciso II deste parágrafo, adequada e suficiente para acessar os sistemas das autoridades fiscais de que trata o *caput* deste artigo.

Art. 3º Os dados e informações compartilhados na forma desta Lei Complementar mantêm seu caráter sigiloso, nos termos do art. 198 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional).

Art. 4º A ANP deverá comunicar à Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil e às Secretarias da Fazenda dos Estados e do Distrito Federal a instauração de processo sancionador que possa ter repercussão na esfera tributária do ente federativo que representa.

Art. 5º Os regulamentos, os acordos e os convênios necessários à implementação desta Lei Complementar serão expedidos no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, contado da data de sua publicação.

Art. 6º Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 7 de abril de 2026.

HUGO MOTTA
Presidente



LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>
 - art145_par1
- Lei Complementar nº 214 de 16/01/2025 - LCP-214-2025-01-16 - 214/25
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei.complementar:2025;214>
- Lei nº 5.172, de 25 de Outubro de 1966 - Código Tributário Nacional - 5172/66
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1966;5172>
 - art198



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 12, DE 2026

Da COMISSÃO DE TRANSPARÊNCIA, GOVERNANÇA, FISCALIZAÇÃO E CONTROLE E DEFESA DO CONSUMIDOR, sobre o Projeto de Lei Complementar nº 109, de 2025, que Dispõe sobre o acesso da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) às informações fiscais dos agentes regulados para fins de fiscalização e regulação do setor, nos termos do § 1º do art. 145 da Constituição Federal.

PRESIDENTE EVENTUAL: Senador Laércio Oliveira

RELATOR: Senador Dr. Hiran

08 de julho de 2026





SENADO FEDERAL
SENADOR DR. HIRAN

PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE TRANSPARÊNCIA, GOVERNANÇA, FISCALIZAÇÃO E CONTROLE E DEFESA DO CONSUMIDOR, sobre o Projeto de Lei Complementar nº 109, de 2025, do Deputado Alceu Moreira, que *dispõe sobre o acesso da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) às informações fiscais dos agentes regulados para fins de fiscalização e regulação do setor, nos termos do § 1º do art. 145 da Constituição Federal.*

Relator: Senador **DR. HIRAN**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame dessa Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor do Senado Federal o Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 109, de 2025, de autoria do Deputado Federal Alceu Moreira e outros. A proposição autoriza a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) a acessar documentos fiscais eletrônicos de agentes regulados, com o objetivo de melhor exercer a fiscalização e regulação do setor.

Segundo os autores, “o acesso às notas fiscais eletrônicas permitirá que a ANP identifique com precisão e celeridade os agentes que operam em conformidade com a legislação”, assim como “possibilitará cruzamento eficiente de dados entre volume de produção, comercialização e tributação de combustíveis, permitindo identificar inconsistências que sinalizam adulteração de combustíveis, sonegação fiscal e outras práticas ilícitas que prejudicam o mercado e os consumidores”.

Na Câmara dos Deputados, o projeto recebeu parecer favorável da Comissão de Minas e Energia (CME) e da Comissão de Finanças e Tributação (CFT) tendo sido aprovado no Plenário, na forma de substitutivo apresentado no parecer do Deputado Neto Carletto, em substituição à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ).

O texto enviado ao Senado Federal estabelece que a outorga de concessão ou autorização pela ANP depende de autorização permanente de acesso aos dados das Notas Fiscais Eletrônicas (NFe). Essa obrigação se aplica também aos agentes regulados cuja autorização ou concessão já tenha sido concedida na data de publicação da Lei Complementar (art. 1º).

A proposição, em seu art. 2º, autoriza a ANP a obter dados de autoridades fiscais de quaisquer entes federados, inclusive aquelas sob responsabilidade do Comitê Gestor do Imposto sobre Bens e Serviços (CGIBS). Os dados encaminhados deverão ter a veracidade, a integridade e a completude verificáveis; de modo que se possam realizar análises, estudos técnicos e cruzamentos de dados.

Também fica definido que todos os custos necessários à operacionalização do acesso ficarão a cargo da ANP, que fica responsável, ainda, por manter estrutura de tecnologia da informação adequada e suficiente para acessar os sistemas das diversas autoridades fiscais.

Os dados recebidos pela ANP, nos termos da proposição, mantêm seu caráter sigiloso (art. 3º). A ANP passa também a ter a obrigação de comunicar aos órgãos fazendários da União, dos estados e do Distrito Federal a instauração de processo sancionador que possa ter impactos tributários no ente federado (art. 4º).

Por fim, a proposição fixa o prazo de 180 dias para a expedição de regulamentos, assinatura de acordos e convênios necessários à implementação da Lei Complementar (art. 5º), que entra em vigor na data de sua publicação (art. 6º).

II – ANÁLISE

Por tratar de disposições vinculadas ao direito tributário, a matéria é de competência legislativa da União, nos termos do art. 24, inciso I, da Constituição Federal (CF).

O art. 146, inciso III da CF, por sua vez, elege a lei complementar como a espécie para tratar de direito tributário, sendo a proposição, portanto, adequada para o tratamento do tema.

Não vislumbramos vício decorrente da iniciativa parlamentar para o PLP, uma vez que, ainda que crie atribuições para a ANP, essas são de caráter operacional, sem qualquer impacto na estrutura e nas finalidades já perseguidas pelo órgão.

A proposta também atende aos requisitos de legalidade, uma vez que tem caráter de norma geral, inovadora e alinhada aos princípios do direito, ao buscar aperfeiçoar a ação reguladora do Estado, mas preservando os direitos privados ao sigilo fiscal.

Da mesma forma, a proposição está redigida de acordo com a boa técnica legislativa.

No mérito, a proposição se mostra relevante e bem-vinda. Ao identificar que o acesso aos dados presentes nas Notas Fiscais Eletrônicas permite verificar a compatibilidade entre as informações de produção, aquisição, comercialização e tributação na cadeia de combustíveis; será concedida à ANP a capacidade de acompanhar e agir com eficácia e eficiência na regulação do mercado, impedindo fraudes e adulterações.

A adulteração de combustíveis e fraudes fiscais praticadas no setor trazem enorme prejuízo aos consumidores e à sociedade em geral. Além de afetar o desempenho e o funcionamento dos veículos automotores, combustíveis adulterados também podem ser altamente poluentes, contribuindo para degradar a qualidade do ar nas grandes cidades.

Por fim, é importante destacar que empresas que adulteram combustíveis garantem ilicitamente a redução de seus custos de produção e passam a ter vantagem competitiva em relação às que atuam honestamente.

A implantação da proposta, portanto, atuará tanto no aperfeiçoamento da função fiscalizadora e reguladora do Estado, como também na defesa do consumidor e da livre concorrência.

Por essas razões, entendemos que a proposição merece a acolhida dos nobres pares.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei Complementar nº 109, de 2025.

Sala das Reuniões,

, Presidente

, Relator

**Relatório de Registro de Presença****7ª, Extraordinária - Semipresencial**

Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do

Bloco Parlamentar Democracia (MDB, PSDB, PODEMOS, UNIÃO)			
TITULARES		SUPLENTE	
ALESSANDRO VIEIRA	PRESENTE	1. ORIOVISTO GUIMARÃES	
RENAN CALHEIROS		2. EFRAIM FILHO	
SERGIO MORO		3. EDUARDO BRAGA	
CARLOS VIANA		4. MARCIO BITTAR	PRESENTE
STYVENSON VALENTIM		5. ZEQUINHA MARINHO	

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PSD)			
TITULARES		SUPLENTE	
VANDERLAN CARDOSO	PRESENTE	1. MARA GABRILLI	PRESENTE
OTTO ALENCAR		2. VAGO	
OMAR AZIZ		3. VAGO	
CID GOMES		4. VAGO	

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO, AVANTE)			
TITULARES		SUPLENTE	
FLÁVIO BOLSONARO		1. MARCOS ROGÉRIO	
HERMES KLANN	PRESENTE	2. IZALCI LUCAS	PRESENTE
EDUARDO GIRÃO	PRESENTE	3. ROGERIO MARINHO	PRESENTE

Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT)			
TITULARES		SUPLENTE	
BETO FARO	PRESENTE	1. RANDOLFE RODRIGUES	
ROGÉRIO CARVALHO		2. TERESA LEITÃO	PRESENTE
ANA PAULA LOBATO	PRESENTE	3. VAGO	

Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)			
TITULARES		SUPLENTE	
DR. HIRAN	PRESENTE	1. LAÉRCIO OLIVEIRA	PRESENTE
CLEITINHO	PRESENTE	2. DAMARES ALVES	PRESENTE

Não Membros Presentes

NELSINHO TRAD
SÉRGIO PETECÃO
PAULO PAIM
IVETE DA SILVEIRA

DECISÃO DA COMISSÃO

(PLP 109/2025)

REUNIDA A COMISSÃO NA 7ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DE 08/07/2026, O RELATÓRIO FOI APROVADO, PASSANDO A CONSTITUIR O PARECER DA CTFC, PELA APROVAÇÃO DO PROJETO.

08 de julho de 2026

Senador Laércio Oliveira

Presidiu a reunião da Comissão de Transparência, Governança,
Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor

2

PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 170, de 2026, do Senador Mecias de Jesus, que *altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para estabelecer critérios gerais de linearidade e moderação nos reajustes tarifários anuais de energia elétrica, bem como instituir regime compensatório transitório aplicável ao Estado de Roraima.*

Relator: Senador **CHICO RODRIGUES**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 170, de 2026, que *altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para estabelecer critérios gerais de linearidade e moderação nos reajustes tarifários anuais de energia elétrica, bem como instituir regime compensatório transitório aplicável ao Estado de Roraima.*

O PL nº 170, de 2026, é constituído por quatro artigos.

O art. 1º acrescenta um art. 15-A à Lei nº 9.427, de 1996, para determinar que os *reajustes tarifários anuais aplicáveis às tarifas de energia elétrica observarão, em todo o território nacional, critérios de linearidade, moderação e previsibilidade, de modo a evitar variações desproporcionais entre concessionárias e regiões do País.* Para tanto, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) é instruída a estabelecer um *índice ou metodologia de reajuste anual uniforme, observado, como limite máximo, o índice oficial de inflação ao consumidor.* A proposição veda reajustes tarifários superiores a esse índice, a não ser em casos excepcionais, devidamente justificados.

O art. 2º estabelece que, a partir de 1º de janeiro de 2026, os contratos de concessão ou permissão de distribuição de energia elétrica cujos

reajustes tarifários anuais tenham superado o limite fixado pelo art. 1º do PL deverão ser imediatamente suspensos, submetidos à revisão regulatória pela Aneel e ajustados, de modo a assegurar a modicidade tarifária e a proteção do consumidor. O autor ressalta que a revisão das tarifas deverá ser realizada sem prejuízo do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

O art. 3º prevê, para o Estado de Roraima, um regime regulatório compensatório especial pelo prazo mínimo de dez anos, contado da interligação definitiva do Estado ao Sistema Interligado Nacional – SIN. Esse regime, a ser regulamentado pela ANEEL, terá por objetivo compensar os impactos econômicos e sociais decorrentes de décadas de fornecimento energético precário e oneroso, assegurando tratamento tarifário compatível com os ganhos sistêmicos decorrentes da interligação ao SIN e promovendo a efetiva redução das desigualdades regionais no setor elétrico.

O art. 4º constitui a cláusula de vigência, que será a partir da data de sua publicação.

Em sua justificativa, o autor da proposição argumenta que deseja aperfeiçoar o marco regulatório dos reajustes tarifários de energia elétrica para evitar a recorrência de aumentos expressivos e desproporcionais observados em diversas regiões do País, com especial gravidade na Região Norte.

O PL nº 170, de 2026, foi distribuído às Comissões de Serviços de Infraestrutura (CI) e de Assuntos Econômicos (CAE), onde será apreciado em decisão terminativa.

Até a presente data, foram recebidas as Emendas nº 1-T, do Senador Dr. Hiran, e nº 2, dos Senadores Marcos Rogério e Jaime Bagatolli.

II – ANÁLISE

Compete à CI, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), opinar sobre proposições que tratam de transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes, e outros assuntos correlatos. Há, portanto, a aderência das competências da CI ao tema tratado pelo projeto de lei em análise.

Como a proposição será posteriormente apreciada pela CAE, em decisão terminativa, esta Comissão se limitará a avaliar os impactos da proposta sobre a previsibilidade e a modicidade da tarifa de energia elétrica, em especial no Estado de Roraima.

O PL nº 170, de 2026, tem como principal objetivo instruir a Aneel a estabelecer um índice ou metodologia de reajuste anual uniforme para as distribuidoras de energia elétrica, que assegure moderação e previsibilidade dos reajustes e evite variações desproporcionais entre concessionárias e regiões do País.

No mérito, a intenção da proposição é louvável na medida em que busca assegurar a modicidade tarifária e a redução das desigualdades regionais, especialmente no âmbito do setor elétrico. No caso específico do Estado de Roraima, o autor do projeto indica que a ANEEL aprovou reajuste tarifário anual com impacto médio de 24,13% para o ano de 2026, o que certamente trouxe enorme preocupação para toda a população roraimense. Além disso, a projeção da Aneel para este ano de 2026 é que os reajustes no fornecimento de energia elétrica sejam, em média, de 8%, contra uma inflação estimada de 3,9%. Em 2025, a energia elétrica residencial subiu em média 12,3%, quase o triplo da inflação (4,26%).

Além de promover a modicidade tarifária, o PL nº 170, de 2026, também assegura a previsibilidade dos reajustes tarifários, condição fundamental para o desenvolvimento econômico e o bem-estar da população.

Quanto à proposta de se criar um regime regulatório compensatório especial para o Estado de Roraima, destinado a compensar os impactos econômicos e sociais decorrentes de décadas de fornecimento energético precário e oneroso, nada mais justo. A medida permitirá que o Estado se aproxime do nível de desenvolvimento do restante do País.

Em relação à Emenda nº 1-T, consideramos meritória a sugestão de destinar parcela específica da Repactuação do Uso de Bem Público (UBP), prevista na Lei nº 15.235, de 2025, para os consumidores de Roraima, com a finalidade de compensar o seu histórico isolamento energético e a dependência termelétrica local até a interligação ao SIN.

Quanto à Emenda nº 2, que propõe estender o regime regulatório compensatório especial às distribuidoras dos Estados da Região Norte do Brasil e também às situadas em Áreas de Severa Restrição Operacional – ASRO,

concordamos com a extensão para os Estados da Região Norte, para compensar os impactos econômicos e sociais decorrentes de um histórico de fornecimento energético precário e oneroso. Consideramos, contudo, que não convém incluir as ASRO no regime especial, posto que carecem de uma definição precisa e fogem ao escopo da proposição, posto que, segundo regulamentos vigentes da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), são áreas marcadas por alto índice de violência.

Quanto ao prazo de vigência do regime compensatório aos Estados da Região Norte, acatamos a sugestão de dez anos para toda a Região.

III – VOTO

Ante o exposto, somos pela **aprovação** do PL nº 170, de 2026, da Emenda nº 1-T, e pelo acatamento parcial da Emenda nº 2, na forma da emenda a seguir:

EMENDA Nº -CI (ao PL nº 170, de 2026)

Dê-se ao art. 3º do PL nº 170, de 2026, a seguinte redação:

“**Art. 3º** Fica instituído regime regulatório compensatório especial às concessionárias e permissionárias de distribuição de energia elétrica dos Estados da Região Norte do Brasil, pelo prazo mínimo de 10 (dez) anos, a contar do início de vigência desta Lei.

§ 1º O regime de que trata o caput terá por objetivo:

I – compensar os impactos econômicos e sociais decorrentes de histórico fornecimento energético precário e oneroso;

II – assegurar tratamento tarifário compatível com os ganhos sistêmicos decorrentes da interligação da Região Norte ao SIN, observado o limite estabelecido no art. 15-A da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996;

III – mitigar variações tarifárias abruptas e desproporcionais entre concessionárias e regiões, com atenção especial aos consumidores de baixa renda e às atividades produtivas situadas na Região Norte; e

IV – preservar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão e permissão, observada a modicidade tarifária.

§ 2º Compete à Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL regulamentar o disposto neste artigo, mediante o estabelecimento de

mecanismos tarifários específicos, observados os princípios da modicidade tarifária e da sustentabilidade operacional do setor elétrico.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

SF/26261.07629-01

PROJETO DE LEI N° , DE 2026.

Altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para estabelecer critérios gerais de linearidade e moderação nos reajustes tarifários anuais de energia elétrica, bem como instituir regime compensatório transitório aplicável ao Estado de Roraima.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 15-A:

“Art. 15-A. Os reajustes tarifários anuais aplicáveis às tarifas de energia elétrica observarão, em todo o território nacional, critérios de linearidade, moderação e previsibilidade, de modo a evitar variações desproporcionais entre concessionárias e regiões do País.

§ 1º Para fins do disposto no caput, a Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL estabelecerá, em regulamento, índice ou metodologia de reajuste anual uniforme, observado, como limite máximo, o índice oficial de inflação ao consumidor.



Praca dos Três Poderes – Senado Federal – Anexo II – Ala Senador Ruy Carneiro – Gabinete 02
Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verifica

Avulso do PL 170/2026 [2 de 7]



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

SF/26261.07629-01

§ 2º Ficam vedados reajustes tarifários anuais que resultem em aumentos superiores ao índice definido nos termos do § 1º, ressalvadas hipóteses excepcionais devidamente justificadas em processo regulatório específico, com ampla transparência e participação social.” (NR)

Art. 2º A partir de 1º de janeiro de 2026, os contratos de concessão ou permissão de distribuição de energia elétrica cujos reajustes tarifários anuais tenham resultado em aumentos superiores aos limites estabelecidos no art. 15-A, da lei 9.427 de 26 de dezembro de 1996, deverão ser:

- I – imediatamente suspensos, no que exceder ao limite aplicável;
- II – submetidos à revisão regulatória pela ANEEL;
- III – ajustados, de modo a assegurar a modicidade tarifária e a proteção do consumidor.

Parágrafo único. A revisão de que trata este artigo será realizada sem prejuízo do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, observados os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade.

Art. 3º Em razão de seu histórico de isolamento energético, fica instituído, para o Estado de Roraima, regime regulatório compensatório especial, pelo prazo mínimo de 10 (dez) anos, contado da data de sua definitiva interligação ao Sistema Interligado Nacional – SIN.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

SF/26261.07629-01

§ 1º O regime de que trata o caput terá por objetivo:

I – compensar os impactos econômicos e sociais decorrentes de décadas de fornecimento energético precário e oneroso;

II – assegurar tratamento tarifário compatível com os ganhos sistêmicos decorrentes da interligação ao SIN;

III – promover a efetiva redução das desigualdades regionais no setor elétrico.

§ 2º A ANEEL regulamentará o regime compensatório, definindo mecanismos tarifários específicos, observada a modicidade tarifária e a sustentabilidade operacional.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição decorre da necessidade de aperfeiçoar o marco regulatório dos reajustes tarifários de energia elétrica, diante da recorrência de aumentos expressivos e desproporcionais observados em diversas regiões do País, com especial gravidade na Região Norte.



Praca dos Três Poderes – Senado Federal – Anexo II – Ala Senador Ruy Carneiro – Gabinete 02
Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verifica

Avulso do PL 170/2026 [4 de 7]



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

SF/26261.07629-01

No Estado de Roraima, a Agência Nacional de Energia Elétrica aprovou reajuste tarifário anual com impacto médio de 24,13% para o exercício de 2026, fato que motivou a apresentação de Requerimento de Informações, de minha autoria, ao Ministério de Minas e Energia, a fim de esclarecer os critérios técnicos e regulatórios adotados no processo decisório.

Tal reajuste ocorre em contexto absolutamente singular. Roraima foi, por décadas, o único Estado da Federação não interligado ao Sistema Interligado Nacional, submetido a um sistema isolado, caro, instável e fortemente dependente de geração termelétrica. Esse histórico resultou em apagões recorrentes, prejuízos econômicos e severas limitações à vida cotidiana da população.

O próprio Governo Federal reconheceu que a interligação definitiva de Roraima ao SIN, conforme deliberado em reuniões oficiais do Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico – CMSE, gera economia sistêmica superior a R\$ 600 milhões por ano, podendo ultrapassar R\$ 1 bilhão anual, o que evidencia ganhos estruturais relevantes para o setor elétrico nacional.

Apesar disso, tais benefícios não têm se refletido de forma proporcional na tarifa suportada pelos consumidores de Roraima, o que suscita dúvidas quanto à observância dos princípios constitucionais da modicidade tarifária, da defesa do consumidor e da redução das desigualdades regionais.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

SF/26261.07629-01

A proposta dialoga com iniciativas já debatidas no Congresso Nacional, que buscaram estabelecer critérios objetivos e uniformes para os reajustes tarifários de energia elétrica, evitando distorções inflacionárias e assegurando previsibilidade ao consumidor. Todavia, avança ao prever mecanismos de revisão imediata de aumentos excessivos e ao instituir regime compensatório transitório específico para Roraima, em razão de sua condição histórica excepcional.

Trata-se, portanto, de medida equilibrada, que preserva a autonomia técnica da ANEEL, respeita os contratos de concessão e, ao mesmo tempo, reafirma o papel do Congresso Nacional na formulação de diretrizes gerais de justiça tarifária e proteção do consumidor.

Ante o exposto, exortamos os nobres Pares à aprovação desta importante proposição.

Sala das Sessões,

Senador MECIAS DE JESUS
(REPUBLICANOS-RR)





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 170, DE 2026

Altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para estabelecer critérios gerais de linearidade e moderação nos reajustes tarifários anuais de energia elétrica, bem como instituir regime compensatório transitório aplicável ao Estado de Roraima.

AUTORIA: Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS/RR)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.427, de 26 de Dezembro de 1996 - Lei da Agência Nacional de Energia Elétrica (1996) - 9427/96

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1996;9427>

- art15-1



SENADO FEDERAL

Senador DR. HIRAN

EMENDA Nº - CI
(ao PL 170/2026)

Acrescentem-se arts. 3º-1 e 3º-2 ao Projeto, com a seguinte redação:

“**Art. 3º-1.** A Repactuação do Uso de Bem Público (UBP), prevista na Lei nº 15.235/2025, destinará parcela específica ao Estado de Roraima com a finalidade de compensar o isolamento energético e a dependência termelétrica local até a interligação do Sistema Interligado Nacional (SIN).

Parágrafo único. A destinação prevista no *caput* se dará por equivalência direta à compensação do passivo judicial associada ao *Generation Scaling Factor* (GSF) aplicada aos estados de Rondônia, Acre e Amapá, garantindo isonomia no tratamento do custo de energia na Região Norte.”

“**Art. 3º-2.** Para cumprimento do disposto no art. 3º-1, observar-se-á o seguinte:

I – a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) regulamentará o cálculo da compensação e a forma de repasse dos recursos; e

II – os recursos deverão ser aplicados para a redução do efeito tarifário nos processos de reajuste e revisão tarifária da concessionária de distribuição local.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

O estado de Roraima foi, por décadas, o único ente federativo isolado do SIN.



Tendo em vista que os estados do Acre, Rondônia e Amapá foram beneficiados pela solução do GSF para aliviar suas tarifas no âmbito da Lei nº 15.235/2025, há que se considerar a adoção de um mecanismo análogo para destinação dos recursos provenientes da repactuação do Uso de Bem Público (UBP).

A proposta utiliza a Repactuação do UBP para mitigar impacto direto na conta de luz dos consumidores roraimenses, que historicamente arcou com as instabilidades e os custos inerentes à geração isolada.

Sala da comissão, 24 de fevereiro de 2026.

Senador Dr. Hiran
(PP - RR)





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Marcos Rogério

EMENDA Nº - CI
(ao PL 170/2026)

Dê-se à ementa, ao *caput* do art. 3º e ao § 1º do art. 3º do Projeto a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, para estabelecer critérios gerais de linearidade e moderação nos reajustes tarifários anuais de energia elétrica, bem como instituir regime compensatório transitório aplicável aos Estados da Região Norte e às Áreas de Severa Restrição Operacional – ASRO.”

“**Art. 3º** Fica instituído regime regulatório compensatório especial às concessionárias e permissionárias de distribuição de energia elétrica dos Estados da Região Norte do Brasil, bem como situadas em Áreas de Severa Restrição Operacional – ASRO, independentemente da região de atendimento no país, assim definidas em regulamento da Aneel, pelo prazo mínimo de 10 (dez) anos, a contar do início de vigência desta Lei.

§ 1º O regime regulatório compensatório especial de que trata o *caput* terá por objetivos:

I – compensar os impactos econômicos e sociais decorrentes de histórico fornecimento energético precário, oneroso ou sujeito a severas restrições operacionais, especialmente nas Áreas de Severa Restrição Operacional – ASRO;

II – assegurar tratamento tarifário compatível com os ganhos sistêmicos decorrentes da interligação da Região Norte ao Sistema Interligado Nacional – SIN, observado o limite estabelecido no art. 15-A da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996;



III – mitigar variações tarifárias abruptas e desproporcionais entre concessionárias e regiões, com atenção especial aos consumidores de baixa renda e às atividades produtivas situadas na Região Norte e em ASRO;

IV – preservar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão e permissão, observada a modicidade tarifária.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda ajusta o regime regulatório compensatório especial previsto no art. 3º do PL nº 170, de 2026, para abarcar, de forma tecnicamente coerente, tanto os Estados da Região Norte quanto as Áreas de Severa Restrição Operacional – ASRO. Enquanto a interligação da Região Norte ao Sistema Interligado Nacional – SIN tende a gerar ganhos sistêmicos de eficiência e segurança de suprimento, as ASRO representam justamente o oposto: são áreas em que as condições operacionais – baixa densidade de carga, redes longas e frágeis, elevado custo de operação e manutenção, maior risco de interrupções – resultam em custos médios mais elevados e maior vulnerabilidade dos consumidores.

Por isso, o objetivo em relação às ASRO não é “capturar ganhos sistêmicos”, mas compensar um déficit estrutural de qualidade e custo do serviço, que historicamente se traduz em tarifas mais pressionadas e maior risco de reajustes abruptos. Ao explicitar, no inciso I, a função de compensar impactos econômicos e sociais decorrentes de fornecimento precário, oneroso ou sujeito a severas restrições operacionais – com destaque para as ASRO –, a emenda alinha o regime compensatório à realidade concreta dessas áreas.

O inciso II, por sua vez, reserva a linguagem de “ganhos sistêmicos” à interligação da Região Norte ao SIN, onde, de fato, se espera maior eficiência global do sistema, e amarra o tratamento tarifário à limitação estabelecida no art. 15-A da Lei nº 9.427, reforçando a coerência entre o regime de moderação de reajustes e o regime compensatório especial. O inciso III acrescenta uma preocupação explícita com a mitigação de variações tarifárias abruptas e desproporcionais, com foco nos consumidores de baixa renda e nas atividades produtivas situadas na Região Norte



e em ASRO, onde os choques de tarifa tendem a produzir efeitos econômicos e sociais mais severos.

Ao final, o inciso IV reafirma a necessidade de preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, conciliando o objetivo de modicidade tarifária e de redução de desigualdades regionais e operacionais com a estabilidade regulatória e contratual do setor elétrico. Dessa forma, a emenda dá tratamento distinto, porém integrado, à noção de “ganho sistêmico” (pertinente à interligação da Região Norte) e à noção de “severa restrição operacional” (própria das ASRO), usando ferramentas compensatórias adequadas a cada realidade.

Sala da comissão, 15 de maio de 2026.

Senador Marcos Rogério
(PL - RO)





SENADO FEDERAL

Esta página foi gerada para informar os signatários do documento e não integra o documento original, que pode ser acessado por meio do QRCode

Assinam eletronicamente o documento SF261869660043, em ordem cronológica:

1. Sen. Marcos Rogério
2. Sen. Jaime Bagattoli

3

PARECER Nº , DE 2025

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 1.758, de 2021, do Deputado Fábio Ramalho, que *denomina Ponte Giácomo Valentim Ferenzini a ponte localizada no Km 810 da rodovia BR-040, sobre o rio Paraibuna, no Município de Matias Barbosa, no Estado de Minas Gerais.*

Relator: Senador **CARLOS VIANA**

I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei nº 1.758, de 2021, do Deputado Fábio Ramalho, que *denomina Ponte Giácomo Valentim Ferenzini a ponte localizada no Km 810 da rodovia BR-040, sobre o rio Paraibuna, no Município de Matias Barbosa, no Estado de Minas Gerais.*

Para tanto, a proposição institui a homenagem a que se propõe, tal qual descrita pela ementa. Encerra, igualmente, a cláusula de vigência, prevista para a data da publicação da lei em que se converter a matéria.

Na justificação, o autor destaca a história de vida do homenageado, assim como sua ligação com a localidade.

Na Câmara dos Deputados, o PL foi aprovado conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes, de Cultura e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No Senado Federal, a proposição, à qual não se ofereceram emendas, foi distribuída para apreciação exclusiva e terminativa deste colegiado.

II – ANÁLISE

Nos termos do disposto no inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a este colegiado opinar sobre proposições que versem, entre outros temas, sobre transportes terrestres, a exemplo da proposição em análise.

Ainda segundo essa mesma norma, conforme estabelecido nos arts. 49, inciso I, e 91, § 1º, inciso IV, foi confiada à CI a competência para decidir terminativamente sobre o projeto, razão pela qual lhe cumpre apreciar seu mérito.

Ademais, em virtude do caráter exclusivo do exame da matéria, compete subsidiariamente a este colegiado, em substituição à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, pronunciar-se também acerca dos aspectos constitucionais, jurídicos, em especial no que diz respeito à técnica legislativa, e regimentais da proposição.

Quanto à constitucionalidade formal do projeto, consideramos atendidos os aspectos relacionados à competência legislativa da União (art. 22, XI, CF), às atribuições do Congresso Nacional (art. 48, *caput*, CF) e à legitimidade da iniciativa parlamentar – neste caso, ampla e não reservada (art. 61, *caput*, CF) –, bem como ao meio adequado para veiculação da matéria.

Verificado o atendimento aos requisitos constitucionais formais, parecem igualmente atendidos os requisitos constitucionais materiais, de forma que não se observam, na proposição, vícios relacionados à constitucionalidade da matéria. Tampouco foram observadas falhas de natureza regimental.

A atribuição supletiva de nomes a infraestruturas constantes do Sistema Federal de Viação é regulada pela Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, que dispõe sobre a denominação de estações terminais, obras de arte ou trechos de via do sistema nacional de transporte.

No que concerne à juridicidade, a proposta observa os preceitos da mencionada Lei, especialmente aquele encartado no art. 2º, que propugna que homenagens como a ora em exame devem ser instituídas por lei especial, devendo a honraria designar “fato histórico ou [...] nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à Nação ou à Humanidade”.

Ademais, a iniciativa encontra amparo na Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que *dispõe sobre a denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos* e veda, em todo o território nacional, a atribuição de nome de pessoa viva ou que tenha se notabilizado pela defesa ou exploração de mão de obra escrava, em qualquer modalidade, a bem público pertencente à União ou às pessoas jurídicas da administração indireta.

No que concerne à técnica legislativa, no intento de aperfeiçoar a iniciativa em análise, um módico reparo se impõe: em atenção à função metalinguística do discurso, deve-se colocar entre aspas o nome da ponte objeto da homenagem (“*Ponte Giacomo Valentim Ferenzini*”) a fim de promover a adequação necessária às normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

No que diz respeito ao mérito, a proposição merece prosperar.

Giácomo Valentim Ferenzini nasceu em Matias Barbosa, Minas Gerais, onde se destacou como um dos pioneiros na atividade de taxista, exercendo-a por décadas com dedicação, zelo e exemplar prestação de serviços à comunidade local. Sua trajetória profissional e pessoal evidencia profundo vínculo com sua terra natal e com seus conterrâneos, consolidando um legado de trabalho, respeito e compromisso social.

Infelizmente, Ferenzini faleceu em acidente automobilístico justamente na antiga Rodovia União Indústria — trecho sobre o qual passa a ponte objeto da homenagem. Tal circunstância reforça o simbolismo e a pertinência da denominação proposta, que perpetua a memória de um cidadão simples, mas de notável importância para a vida cotidiana da população local.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 1.758, de 2021, com a seguinte emenda.

EMENDA Nº - CI

Coloque-se entre aspas a denominação “*Ponte Giacomo Valentim Ferenzini*” na ementa e no art. 1º do Projeto de Lei nº 1.758, de 2021.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 1758, DE 2021

Denomina Ponte Giácomo Valentim Ferenzini a ponte localizada no Km 810 da rodovia BR-040, sobre o rio Paraibuna, no Município de Matias Barbosa, no Estado de Minas Gerais.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- [Texto do projeto de lei da Câmara](#)
- [Projeto original](#)

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2008253&filename=PL-1758-2021



[Página da matéria](#)



Denomina Ponte Giácomo Valentim Ferenzini a ponte localizada no Km 810 da rodovia BR-040, sobre o rio Paraibuna, no Município de Matias Barbosa, no Estado de Minas Gerais.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominada Ponte Giácomo Valentim Ferenzini a ponte localizada no Km 810 da rodovia BR-040, sobre o rio Paraibuna, no Município de Matias Barbosa, no Estado de Minas Gerais.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, na data da chancela.

ARTHUR LIRA
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 380/2024/PS-GSE

Brasília, na data da apresentação.

A Sua Excelência o Senhor
Senador ROGÉRIO CARVALHO
Primeiro-Secretário do Senado Federal

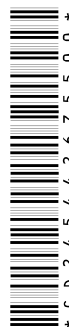
Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 1.758, de 2021, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Ponte Giácomo Valentim Ferenzini a ponte localizada no Km 810 da rodovia BR-040, sobre o rio Paraibuna, no Município de Matias Barbosa, no Estado de Minas Gerais”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário



4

PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 2.071, de 2022, do Deputado Giovani Feltes, que *denomina Rodovia Raul Anselmo Randon o trecho da rodovia BR-116, entre o Município de Caxias do Sul, no Estado do Rio Grande do Sul, e a divisa com o Estado de Santa Catarina.*

Relator: Senador **VENEZIANO VITAL DO RÊGO**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 2.071, de 2022, do Deputado Giovani Feltes, que *denomina Rodovia Raul Anselmo Randon o trecho da rodovia BR-116, entre o Município de Caxias do Sul, no Estado do Rio Grande do Sul, e a divisa com o Estado de Santa Catarina.*

Em seu art. 1º, a proposição busca perenizar a memória do homenageado, tal como consta da respectiva ementa. O art. 2º, a seu turno, prescreve a vigência imediata da lei em que se converter a matéria.

Na justificção, o autor enaltece a trajetória e o empreendedorismo de Raul Anselmo Randon, cuja visão transformou o cenário industrial brasileiro e consolidou a pujança econômica da Serra Gaúcha. Nascido em 6 de agosto de 1929, em Tangará, Santa Catarina, o homenageado forjou seu caráter no labor da ferraria de seu pai antes de fundar, em 1949, ao lado de seu irmão Hercílio, a modesta oficina de motores que viria a se tornar uma gigante global do setor de transportes. O empresário, laureado internacionalmente com o prestigiado título de Doutor Honoris Causa pela Universidade de Pádua, na Itália, faleceu em 3 de março de 2018, aos 88 anos, deixando o testemunho de uma vida inteiramente dedicada ao trabalho e ao progresso da sociedade.

No Senado Federal, a matéria foi distribuída à CI para decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

De acordo com o art. 104, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete a este colegiado emitir parecer sobre matérias relativas aos transportes terrestres, como ocorre no caso em exame.

Conforme determinam os arts. 49, inciso I, e 91, § 1º, inciso IV, do Risf, a proposição foi encaminhada à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) para decisão terminativa, o que atribui a este órgão a responsabilidade de avaliar o seu mérito.

Diante da natureza exclusiva do exame, compete também a este colegiado – em substituição à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania – manifestar-se sobre a constitucionalidade, a juridicidade, a técnica legislativa e os aspectos regimentais do projeto. Pelo prisma da constitucionalidade formal, constata-se a observância das normas relativas à competência legislativa da União (art. 22, inciso XI, da Constituição Federal), às funções do Congresso Nacional (art. 48, *caput*, CF) e à legitimidade da iniciativa parlamentar, exercida adequadamente por meio de lei ordinária (art. 61, *caput*, CF).

Além dos pressupostos formais, a proposição atende aos requisitos constitucionais materiais e não possui vícios de conteúdo nem falhas de ordem regimental. Ressalte-se que a atribuição de nomes a bens do Sistema Federal de Viação é disciplinada pela Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, que trata da denominação de trechos de vias e obras de arte do sistema nacional de transportes.

Ainda no que tange à juridicidade, a proposta harmoniza-se com o art. 2º da referida lei, consoante o qual homenagens como a ora em análise devem ser instituídas por lei especial, que designará “fato histórico ou [...] nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à Nação ou à Humanidade”.

A iniciativa encontra-se igualmente amparada pela Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que trata da denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos e proíbe, em todo o território nacional, a atribuição de nome de pessoa viva ou que tenha se notabilizado pela defesa ou exploração de mão de obra escrava, em qualquer modalidade, a bem

público pertencente à União ou às pessoas jurídicas da administração indireta. Raul Anselmo Randon faleceu em 3 de março de 2018, o que assegura o cumprimento do requisito legal póstumo para a prestação desta justa homenagem.

No que concerne ao mérito, a proposição revela-se um ato de reconhecimento cívico, ao exaltar a trajetória de Raul Anselmo Randon. Nascido em 6 de agosto de 1929, na localidade de Rio Bonito – atual município de Tangará, em Santa Catarina –, o homenageado iniciou sua laboriosa caminhada aos quatorze anos, no ambiente da ferraria de propriedade de seu pai.

Em 1949, após o cumprimento do dever militar, estabeleceu em Caxias do Sul, ao lado de seu irmão Hercílio, a modesta oficina que se tornaria o berço de um sólido e respeitado complexo industrial. Após quase sete décadas de dedicação ao desenvolvimento nacional, despediu-se da vida em 3 de março de 2018, aos 88 anos.

Para além da cronologia biográfica, impõe-se destacar a profunda dimensão humanista deste homem que, com rara lucidez, personificou o conceito de capitalismo consciente décadas antes de o termo tornar-se voga. Por intermédio do Instituto que possui o nome de sua mãe, Elisabetha Randon, e do Programa Florescer – que há mais de vinte anos transforma realidades –, Raul Randon demonstrou que o êxito empresarial atinge sua plenitude apenas quando transmutado em investimento social direto e na promoção da dignidade humana.

Sua versatilidade e seu espírito inovador ultrapassaram as fronteiras da indústria metalmeccânica. Raul Randon foi o audaz desbravador que, ao vislumbrar o potencial dos Campos de Cima da Serra, revolucionou o agronegócio nacional. Foi ele quem, em uma operação logística memorável, trouxe dos Estados Unidos matrizes bovinas de alta linhagem para produzir, em solo gaúcho, o primeiro queijo tipo Grana fora do continente europeu – o hoje consagrado Gran Formaggio. Tamanha contribuição ao desenvolvimento rendeu-lhe a laureada distinção de Doutor Honoris Causa pela centenária Universidade de Pádua, na Itália, honraria partilhada com raríssimos brasileiros, a exemplo do escritor Jorge Amado.

A escolha deste segmento específico da BR-116 reveste-se de um simbolismo geográfico e afetivo profundo. Esta via constitui o elo que une Tangará, seu berço em Santa Catarina, à cidade de Caxias do Sul, onde edificou um sólido e respeitado legado industrial, e aos campos de Vacaria,

onde floresceram suas inovações agrícolas. A rodovia passará a ser, portanto, o monumento itinerante de quem dedicou a vida a fabricar os meios para que a riqueza brasileira pudesse circular por mais de 125 nações.

Em suma, a homenagem revela-se irretocável por celebrar o cidadão que, a despeito da magnitude de suas conquistas, nunca se apartou da simplicidade nem do convívio fraterno no “chão de fábrica”. Denominar esta rodovia com o nome de Raul Anselmo Randon é oferecer à sociedade um símbolo perene de inspiração cívica, reafirmando que o trabalho ético, a resiliência e a responsabilidade social são os pilares sobre os quais se constrói a grandeza de um País.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.071, de 2022.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 445/2026/PS-GSE

Brasília, na data da apresentação.

A Sua Excelência a Senhora
Senadora DANIELLA RIBEIRO
Primeira-Secretária do Senado Federal

Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

Senhora Primeira-Secretária,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 2.071, de 2022, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Rodovia Raul Anselmo Randon o trecho da rodovia BR-116, entre o Município de Caxias do Sul, no Estado do Rio Grande do Sul, e a divisa com o Estado de Santa Catarina”.

Atenciosamente,

CARLOS VERAS
Primeiro-Secretário

Apresentação: 11/06/2026 17:51:46.330 - Mesa

DOC n.819/2026



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268354037400>
As

Avulso do PL 2071/2022 [3 de 3]





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 2071, DE 2022

Denomina Rodovia Raul Anselmo Randon o trecho da rodovia BR-116, entre o Município de Caxias do Sul, no Estado do Rio Grande do Sul, e a divisa com o Estado de Santa Catarina.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- [Texto do projeto de lei da Câmara](#)
- [Projeto original](#)

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2198822&filename=PL-2071-2022



[Página da matéria](#)



Denomina Rodovia Raul Anselmo Randon o trecho da rodovia BR-116, entre o Município de Caxias do Sul, no Estado do Rio Grande do Sul, e a divisa com o Estado de Santa Catarina.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominado Rodovia Raul Anselmo Randon o trecho da rodovia BR-116, entre o Município de Caxias do Sul, no Estado do Rio Grande do Sul, e a divisa com o Estado de Santa Catarina.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 11 de junho de 2026.

HUGO MOTTA
Presidente



5

PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 4.621, de 2024, do Senador Esperidião Amin, que *institui a Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores (PNIFM) e dá outras providências*.

Relator: Senador **LAÉRCIO OLIVEIRA**

I – RELATÓRIO

Encontra-se na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 4.621, de 2024, de autoria do Senador Esperidião Amin, que “institui a Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores (PNIFM) e dá outras providências”.

O projeto é composto por cinco artigos, sendo que o primeiro deles institui a mencionada Política, enquanto o art. 2º estabelece seus objetivos, em que se destacam o estímulo à ampliação da capacidade instalada de produção de motores no território nacional; a substituição de motores importados por produtos fabricados no Brasil; o incentivo à pesquisa, desenvolvimento e inovação em tecnologias voltadas à eficiência energética e sustentabilidade ambiental; a qualificação de mão de obra; o fortalecimento da cadeia produtiva automotiva; e o estímulo à instalação de fábricas em regiões menos industrializadas.

O art. 3º prevê medidas a serem adotadas pelo Poder Executivo para implementação da PNIFM, incluindo a criação de linhas de crédito específicas em instituições financeiras públicas; o estabelecimento de parcerias público-privadas com universidades e centros de pesquisa; programas de capacitação profissional; criação de selo nacional de qualidade e sustentabilidade; e revisão anual de ex-tarifários concedidos para importação de motores e componentes.

O art. 4º determina que o Poder Executivo regulamente a futura lei no prazo de noventa dias a partir de sua publicação, enquanto o art. 5º estabelece a vigência imediata da lei que eventualmente decorrer do PL.

Na justificação, o autor argumenta que a elevada dependência brasileira da importação de motores e componentes automotivos gera desequilíbrios na balança comercial e expõe a economia nacional a vulnerabilidades externas. Sustenta, ainda, que o fortalecimento da indústria nacional de motores contribuiria para geração de empregos qualificados, desenvolvimento tecnológico, transição energética e descarbonização da economia, com incentivo à produção de motores movidos a biocombustíveis, hidrogênio e outras fontes de baixo carbono. Também destaca o potencial da política para promover o desenvolvimento regional e ampliar a soberania industrial brasileira.

O PL foi distribuído à Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação e Informática (CCT), à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) e, em decisão terminativa, a esta CI. No prazo original, a proposição não havia recebido emendas.

Na CCT, contudo, o relatório do Senador Oriovisto Guimarães foi aprovado com quatro emendas que visavam a corrigir aspectos formais e de inconstitucionalidade e juridicidade do PL: A Emenda nº 1-CCT altera um dos objetivos da PNIFM de substituição de importações de motores para fomento à sua fabricação nacional. A Emenda nº 2-CCT, que trata do financiamento da Política, suprime a menção explícita ao BNDES e a outras instituições estatais (para evitar questionamentos de inconstitucionalidade), ao mesmo tempo em que lhe autoriza a utilização de recursos do Programa de Aceleração da Transição Energética (PATEN). A Emenda nº 3-CCT suprime a criação de um “selo nacional de qualidade e sustentabilidade para motores fabricados no Brasil” e a estipulação de revisões anuais de ex-tarifários. Por fim, a Emenda nº 4-CCT visa a aumentar o prazo de regulamentação para 120 dias e determinar que o rol de tecnologias beneficiadas pela PNIFM seja revisto, pelo menos, a cada cinco anos.

Na CAE, o relatório do Senador Laércio Oliveira foi aprovado com relatoria *ad hoc* do Senador Hamilton Mourão, acatando as emendas advindas da CCT.

II – ANÁLISE

Como se trata de decisão de caráter terminativo nesta Comissão, compete-nos analisar não apenas o mérito da matéria, mas também seus aspectos formais e de técnica legislativa. Assim, do ponto de vista constitucional, o PL pode ser considerado compatível com a Constituição Federal principalmente por tratar de política pública de fomento industrial, inovação tecnológica e desenvolvimento econômico, matérias inseridas no âmbito da competência legislativa da União, e alinhadas aos objetivos constitucionais da ordem econômica.

Além disso, com as emendas oferecidas na CCT, não há criação de cargos, órgãos ou despesas obrigatórias, nem concessão de benefício tributário específico, ou criação de despesa obrigatória. Assim, o PL não afronta o art. 113 do ADCT, ou os arts. 16 e 17 da Lei de Responsabilidade Fiscal. De resto, salvo a exceção que trataremos a seguir, parece-nos que não há o que se criticar quanto à juridicidade e técnica legislativa da proposta, particularmente se acatadas as emendas que lhe foram apostas na CCT.

A única ressalva que vislumbramos dá-se em relação a seu art. 4º, que estipula prazo para a regulamentação da matéria. De fato, esse comando pode ser entendido como uma interferência e uma “ordem” dada ao Executivo, o que feriria a separação dos Poderes insculpida no art. 2º da Constituição. Nesse sentido, entendemos necessária emenda para suprimir esse prazo do PL, de forma a evitar questionamentos de sua constitucionalidade.

Do ponto de vista do mérito, o PL nº 4.621, de 2024, revela-se oportuno e estratégico para o desenvolvimento industrial brasileiro. A proposta reconhece que a fabricação de motores constitui elo central de diversas cadeias produtivas, automotiva, agrícola, naval, energética e de máquinas industriais, possuindo elevada capacidade de geração de empregos qualificados, agregação de valor e difusão tecnológica. Ao incentivar a produção nacional, o projeto busca reduzir vulnerabilidades decorrentes da dependência externa de componentes críticos e fortalecer a autonomia produtiva do País em setor sensível para a economia nacional.

A proposição também se mostra alinhada às transformações tecnológicas e energéticas em curso no cenário internacional. A indústria mundial de motores passa por acelerado processo de transição, marcado pela busca de maior eficiência energética, redução de emissões e desenvolvimento

de soluções baseadas em combustíveis de baixo carbono. Nesse contexto, o projeto acerta ao incentivar investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação voltados a motores mais sustentáveis, especialmente aqueles compatíveis com biocombustíveis, hidrogênio e outras alternativas energéticas nas quais o Brasil possui vantagens comparativas relevantes.

Destaque-se também o fortalecimento da cadeia produtiva nacional, que tende a estimular a internalização de etapas produtivas de maior intensidade tecnológica, com ganhos de competitividade industrial e ampliação do conteúdo nacional de nossa produção. Ademais, ao prever ações de qualificação profissional e integração entre empresas, universidades e centros de pesquisa, o projeto contribui para formação de capital humano especializado e para a consolidação de um ecossistema de inovação no setor industrial brasileiro.

Merece também destaque a preocupação da proposição com o desenvolvimento regional e com a desconcentração econômica. Ao estimular a instalação de unidades produtivas em regiões menos industrializadas, a Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores poderá contribuir para dinamizar economias locais, ampliar oportunidades de emprego e reduzir desigualdades regionais. Trata-se, portanto, de iniciativa que combina objetivos de desenvolvimento econômico, inovação tecnológica, sustentabilidade ambiental e fortalecimento da indústria nacional, em consonância com os interesses estratégicos do País.

Por fim, com vistas a contribuir com o projeto, propomos 5 emendas com o seguinte conteúdo: a primeira delas tem por finalidade conferir à PNIFM um princípio orientador explícito, alinhado à realidade econômica, energética e industrial brasileira, reconhecendo que o processo de descarbonização do transporte deve ocorrer por múltiplas rotas tecnológicas, e não por meio de uma única solução prescritiva.

A segunda delas visa a incluir, entre os objetivos do PNIFM, o de estimular o desenvolvimento e a fabricação nacional de motores e sistemas de propulsão destinados a veículos híbridos sustentáveis, especialmente aqueles compatíveis com biocombustíveis, com destaque para o etanol, em consonância com as características estruturais do setor energético e automotivo brasileiro.

A terceira emenda tem como finalidade assegurar que os instrumentos operacionais da PNIFM, em especial as linhas de financiamento, os mecanismos de crédito e o apoio à pesquisa, desenvolvimento e inovação

(PD&I), reflitam de forma objetiva e eficaz as condições estruturais, energéticas e industriais do Brasil, bem como os objetivos da política industrial vigente, notadamente o Programa MOVER e a Política do Carro Sustentável. Assim, alteramos, inclusive, o caput do artigo 3º, para adequação correta da proposta.

As emendas nºs 4 e 5 propõem a substituição do termo “biocombustíveis” por “combustíveis de baixo carbono”. A mudança busca conferir maior flexibilidade à política pública, alinhando-a a uma agenda moderna de transição energética, sem restringir ou inviabilizar o desenvolvimento de outras rotas tecnológicas igualmente relevantes.

A manutenção de uma redação restrita aos biocombustíveis, embora reconheça a relevância histórica e estratégica desse segmento no Brasil, pode limitar o alcance da política e reduzir sua capacidade de acompanhar a evolução tecnológica. A adoção de um conceito mais amplo permite incorporar diferentes soluções de descarbonização, como combustíveis sintéticos, hidrogênio verde e outras alternativas de baixa intensidade de carbono, promovendo complementaridade entre tecnologias e ampliando as possibilidades de inovação e investimento.

Do ponto de vista estratégico, a alteração fortalece a competitividade do setor automotivo nacional ao assegurar neutralidade tecnológica e maior aderência às tendências internacionais. Em um cenário global de rápida transformação, políticas públicas mais abertas criam condições para o desenvolvimento de novas soluções energéticas, ao mesmo tempo em que preservam e potencializam as cadeias já consolidadas.

Ressalta-se que a ampliação conceitual não implica qualquer prejuízo aos biocombustíveis, que permanecem como ativos centrais da matriz energética brasileira. Ao contrário, a proposta os posiciona como parte de um conjunto mais amplo e complementar de soluções de baixo carbono, abrindo espaço para a evolução tecnológica contínua e para a construção de uma política pública mais eficiente, inclusiva e orientada ao futuro.

Por fim, ajustamos o caput do artigo 4º, para adequação orçamentária.

III – VOTO

Ante o exposto, somos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do PL nº 4.621, de 2024, e, no mérito, por sua **aprovação**, com as emendas a seguir apresentadas, bem como aquelas de nºs 1, 2, 3, todas da CCT, e da emenda nº 4-CCT, na forma da subemenda que apresentamos:

EMENDA Nº - CI

O art. 1º do Projeto de Lei nº 4.621, de 2024, passa a vigorar com a inclusão do seguinte parágrafo único:

“Parágrafo único. Na implementação da Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores, o Poder Executivo deverá considerar que a descarbonização do transporte observe o princípio da neutralidade tecnológica, respeitando, em especial, os seguintes princípios:

I – redução das emissões de gases de efeito estufa e material particulado;

II – viabilidade econômica; e

III – aproveitamento das capacidades industriais, tecnológicas, energéticas e produtivas nacionais.”.

EMENDA Nº - CI

O art. 2º do Projeto de Lei nº 4.621, de 2024, passa a vigorar com a inclusão do seguinte inciso VII:

“VII - incentivar o desenvolvimento e a fabricação nacional de motores e sistemas de propulsão destinados a veículos sustentáveis, especialmente aqueles compatíveis com combustíveis de baixo carbono, que combinem eficiência energética, redução de emissões de gases de efeito estufa e viabilidade econômica.”.

EMENDA Nº - CI

O caput do art. 3º do Projeto de Lei nº 4.621, de 2024, passa a vigorar com seguinte redação, bem como a inclusão do seguinte parágrafo único:

Art. 3º Para atingir os objetivos estabelecidos no art. 2º, o Poder Executivo fica autorizado a adotar as seguintes medidas:

“*Parágrafo único.* Na definição das linhas de financiamento, dos instrumentos de crédito e do apoio à pesquisa, desenvolvimento e inovação de que tratam os incisos I e II do *caput*, o Poder Executivo poderá adotar critérios diferenciados para fomentar a fabricação de motores e sistemas de propulsão em território nacional que atendam aos níveis de emissão vigentes ou futuros, buscando o atendimento da indústria nacional e internacional.”.

EMENDA Nº - CI

O inciso III do art. 2º do Projeto de Lei nº 4.621, de 2024, passa a vigorar com a seguinte redação:

III - Incentivar a pesquisa, o desenvolvimento e a inovação (P&D&I) em tecnologias de fabricação de motores, com foco em eficiência energética e sustentabilidade ambiental, ampliando a utilização de combustíveis de baixo carbono para acelerar a descarbonização com viabilidade econômica;

EMENDA Nº - CI

O inciso II do art. 3º do Projeto de Lei nº 4.621, de 2024, passa a vigorar com a seguinte redação:

“II - Apoio à P&D&I: estabelecimento de parcerias público privadas (PPP) com universidades, centros de pesquisa e institutos tecnológicos para fomentar a inovação em tecnologias de produção de motores, especialmente em áreas como veículos elétricos, híbridos e combustíveis de baixo carbono;”

SUBEMENDA Nº - CI**(à Emenda nº 4-CCT)**

Dê-se a seguinte redação ao texto proposto para o art. 4º do Projeto de Lei nº 4.621, de 2024, na Emenda nº 4-CCT:

“Art. 4º A implementação das medidas previstas nesta Lei ficará condicionada à existência de disponibilidade orçamentária e financeira, à previsão em dotações próprias consignadas nos respectivos orçamentos e ao atendimento dos requisitos previstos nos arts. 15, 16 e, quando aplicável, 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

Parágrafo único. Da implementação, o Poder Executivo editará regulamento com lista atualizada das tecnologias automotivas a serem fomentadas por esta Lei, particularmente daquelas previstas no art. 2º, II, em intervalos não superiores a cinco anos a partir de sua edição, em função dos avanços tecnológicos do setor.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4621, DE 2024

Institui a Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores (PNIFM) e dá outras providências.

AUTORIA: Senador Esperidião Amin (PP/SC)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

Institui a Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores (PNIFM) e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica instituída a Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores (PNIFM), com o objetivo de promover o desenvolvimento da indústria nacional de motores, fortalecer a cadeia produtiva automotiva, reduzir a dependência de importações e fomentar a inovação tecnológica no Brasil.

Art. 2º São objetivos da PNIFM:

I - Estimular o aumento da capacidade instalada de produção de motores no território nacional;

II - Promover a substituição de motores importados por motores produzidos no Brasil, visando fortalecer a indústria local e equilibrar a balança comercial;

III - Incentivar a pesquisa, o desenvolvimento e a inovação (P&D&I) em tecnologias de fabricação de motores, com foco em eficiência energética e sustentabilidade ambiental, ampliando a utilização de biocombustíveis para acelerar a descarbonização com viabilidade econômica;

Brasília:
Senado Federal – Anexo II – Ala Senador Nilo Coelho –
Gabinete 2
70165-900 – Brasília – DF
31)3303-6446

E-mail: sen.esperidioamin@senado.leg.br

Assinado eletronicamente por Sen. Esperidião Amin

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1786251005>

Florianópolis:

Rua Álvaro de Carvalho, 267 – 10º Andar Ed. Mapil – Centro
88010-040 – Florianópolis – SC
Telefone: (48)3222-4100



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

IV - Ampliar a qualificação da mão de obra brasileira, com ênfase nas áreas de engenharia, tecnologia de produção e inovação;

V - Fortalecer a integração da cadeia produtiva automotiva, promovendo sinergias entre fabricantes de motores, fornecedores de componentes e montadoras de veículos;

VI - Contribuir para o desenvolvimento regional e a redução das disparidades econômicas, estimulando a instalação de novas fábricas de motores em regiões menos industrializadas.

Art. 3º Para atingir os objetivos estabelecidos no art. 2º, o Poder Executivo adotará as seguintes medidas:

I - Financiamento e crédito facilitado: criação de linhas de crédito específicas no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e demais instituições financeiras públicas e de fomento, com condições favoráveis para empresas do setor de fabricação de motores;

II - Apoio à P&D&I: estabelecimento de parcerias público-privadas (PPP) com universidades, centros de pesquisa e institutos tecnológicos para fomentar a inovação em tecnologias de produção de motores, especialmente em áreas como veículos elétricos, híbridos e biocombustíveis;

III - Capacitação profissional: implementação de programas nacionais de formação e qualificação profissional, com foco em engenharia automotiva, manufatura avançada e gestão da produção industrial; e

IV - Certificação e rastreabilidade: criação de um selo nacional de qualidade e sustentabilidade para motores fabricados no Brasil, garantindo a rastreabilidade de componentes e a conformidade com normas técnicas e ambientais internacionais.

Brasília:

Senado Federal – Anexo II – Ala Senador Nilo Coelho –
Gabinete 2
70165-900 – Brasília – DF
(61)3303-6446

E-mail: sen.esperidiaoamin@senado.leg.br

Assinado eletronicamente por Sen. Esperidião Amin

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1786251005>

Florianópolis:

Rua Álvaro de Carvalho, 267 – 10º Andar Ed. Mapil – Centro
88010-040 – Florianópolis – SC
Telefone: (48)3222-4100



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

V – Revisão de ex-tarifários: revisão anual de ex-tarifários concedidos para importação de motores e seus componentes.

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de noventa dias a partir da data de sua publicação, detalhando os critérios, procedimentos e responsabilidades para a implementação das medidas previstas.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A crescente globalização e a inserção do Brasil em cadeias globais de valor evidenciam a necessidade de uma indústria automotiva robusta e competitiva. No entanto, a dependência do Brasil em relação à importação de motores e componentes automotivos tem gerado desequilíbrios significativos na balança comercial, além de expor a economia a flutuações cambiais e crises internacionais.

O setor automotivo é um dos pilares da indústria nacional, com relevância direta na geração de empregos, no desenvolvimento tecnológico e na arrecadação tributária. Entretanto, a produção local de motores ainda enfrenta desafios como a falta de investimentos em tecnologia, a dependência de componentes importados e a insuficiente qualificação da mão de obra.

Além do setor automotivo, motores são fundamentais em outros veículos e máquinas, essenciais para as atividades econômicas do Brasil. No caso de máquinas agrícolas, de construção ou de mineração, os motores são quase que exclusivamente importados. Também se estende a aplicação de motores em grupos geradores de energia em áreas remotas, bem como em embarcações.

Brasília:
Senado Federal – Anexo II – Ala Senador Nilo Coelho –
Gabinete 2
70165-900 – Brasília – DF
31)3303-6446

E-mail: sen.esperidiaoamin@senado.leg.br

Assinado eletronicamente por Sen. Esperidião Amin

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1786251005>

Florianópolis:

Rua Álvaro de Carvalho, 267 – 10º Andar Ed. Mapil – Centro
88010-040 – Florianópolis – SC
Telefone: (48)3222-4100



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

A instituição da Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores (PNIFM) visa reverter esse quadro, promovendo uma série de ações que tornarão a fabricação de motores no Brasil mais atrativa e competitiva. Ao estimular a produção local, a PNIFM contribuirá para a redução da vulnerabilidade econômica, a criação de empregos de alta qualificação e o fortalecimento da indústria nacional.

Ademais, a política proposta é estratégica para o desenvolvimento de novas tecnologias e para a transição energética, incentivando a produção de motores que utilizem fontes alternativas de energia, com foco em combustíveis de baixo carbono, como biocombustíveis e hidrogênio, alinhando o Brasil às tendências globais de sustentabilidade e acelerando a descarbonização no país com viabilidade econômica.

A Política também contribuirá para o desenvolvimento regional, ao fomentar a instalação de novas fábricas em regiões menos industrializadas, promovendo a desconcentração econômica e o desenvolvimento social em áreas que ainda carecem de investimentos industriais.

Por fim, ao fortalecer a indústria nacional de motores, a PNIFM se alinha aos objetivos de desenvolvimento econômico, social e ambiental do Brasil, garantindo maior autonomia, competitividade e sustentabilidade para o setor automotivo e, conseqüentemente, para toda a economia nacional. Essa ação de nacionalização de motores cumpre, também, com o objetivo de maior soberania nacional e maior valor agregado, fazendo com que o Brasil se torne polo internacional de fabricação de motores.

Sala das Sessões,

Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

Brasília:
Senado Federal – Anexo II – Ala Senador Nilo Coelho –
Gabinete 2
70165-900 – Brasília – DF
31)3303-6446

E-mail: sen.esperidioamin@senado.leg.br

Assinado eletronicamente por Sen. Esperidião Amin

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1786251005>

Florianópolis:

Rua Álvaro de Carvalho, 267 – 10º Andar Ed. Mapil – Cent.
88010-040 – Florianópolis – SC
Telefone: (48)3222-4100



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 11, DE 2026

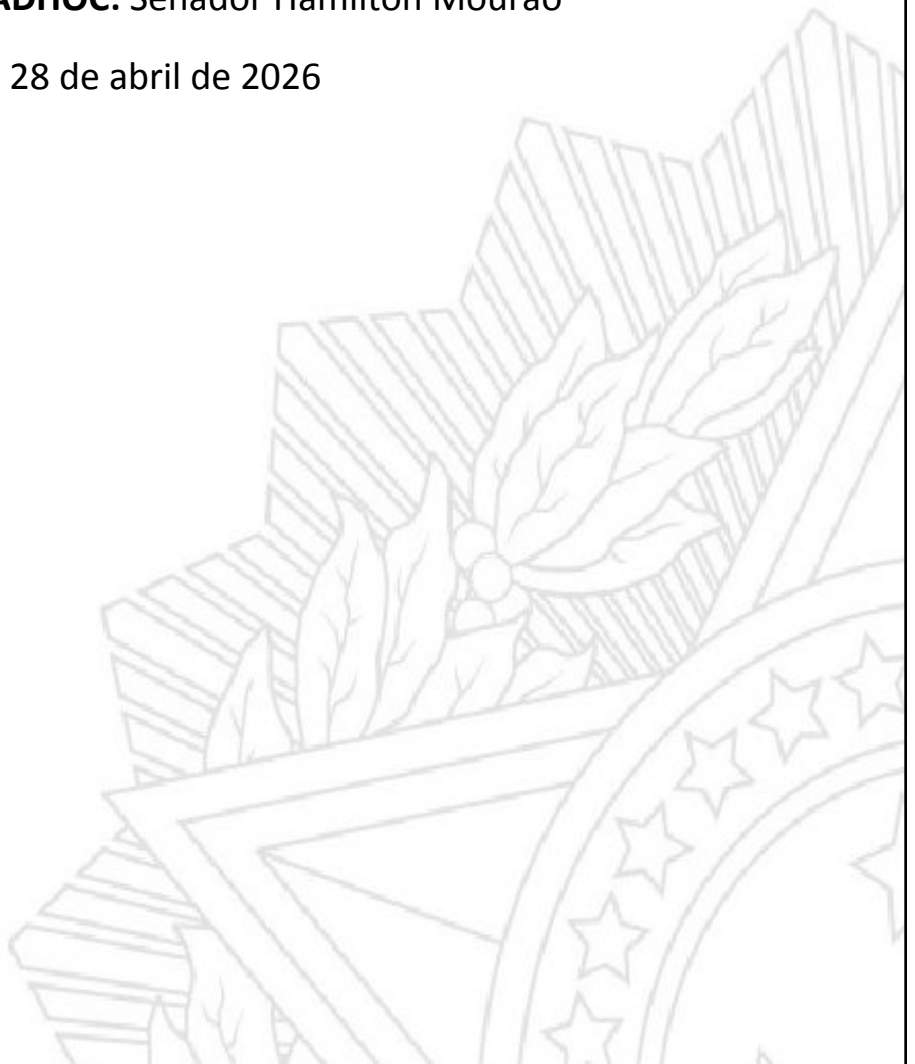
Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 4621, de 2024, do Senador Esperidião Amin, que Institui a Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores (PNIFM) e dá outras providências.

PRESIDENTE: Senador Renan Calheiros

RELATOR: Senador Laércio Oliveira

RELATOR ADHOC: Senador Hamilton Mourão

28 de abril de 2026



PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 4.621, de 2024, do Senador Esperidião Amin, que *institui a Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores (PNIFM) e dá outras providências*.

Relator: Senador **LAÉRCIO OLIVEIRA**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei (PL) nº 4.621, de 2024, visa instituir a Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores (PNIFM), com o propósito de promover o desenvolvimento da indústria nacional de motores, fortalecer a cadeia produtiva automotiva, reduzir a dependência de importações e fomentar a inovação tecnológica no Brasil.

O art. 2º da Proposição destaca os objetivos da PNIFM, que são: estimular o aumento da capacidade instalada de produção de motores no território nacional e promover a substituição de motores importados por motores produzidos no Brasil, bem como incentivar a pesquisa, o desenvolvimento e a inovação (PD&I) em tecnologias para sua fabricação, com foco em eficiência energética e sustentabilidade ambiental. Outros objetivos incluem ampliar a qualificação da mão de obra brasileira, fortalecer a integração da cadeia produtiva automotiva e contribuir para o desenvolvimento regional.

Para atingir tais objetivos, o art. 3º dispõe que o Poder Executivo adotará medidas como financiamento e crédito facilitado, com criação de linhas específicas no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e demais instituições financeiras públicas de fomento; apoio à PD&I mediante parcerias público-privadas (PPP) com foco em veículos elétricos, híbridos e movidos a biocombustíveis; capacitação profissional; criação de um selo nacional de qualidade e sustentabilidade (certificação e rastreabilidade); e

revisão anual de ex-tarifários concedidos para importação de motores e seus componentes.

O art. 4º estabelece o prazo de noventa dias para a regulamentação da futura lei pelo Poder Executivo.

Na Justificação, o autor argumenta que a dependência do Brasil em relação à importação de motores e componentes automotivos tem gerado desequilíbrios na balança comercial e exposto a economia a flutuações cambiais. Motores são fundamentais para o setor automotivo (que, por sua vez, é um dos pilares da indústria nacional) e são quase que exclusivamente importados para máquinas agrícolas, de construção, mineração, grupos geradores de energia e embarcações.

Ainda segundo o autor, a PNIFM visa reverter esse quadro, promovendo a criação de empregos de alta qualificação e fortalecendo a indústria nacional, mediante o desenvolvimento de novas tecnologias e para a transição energética, alinhando o Brasil às tendências globais de sustentabilidade.

A matéria foi à CCT e agora chega a esta CAE, seguindo posteriormente à CI, em decisão terminativa, nos termos do art. 91, I, do Regimento Interno.

No debate realizado na CCT, houve a aprovação de relatório, que passou a constituir parecer da CCT, favorável ao projeto, com quatro emendas, que promoveram avanços formais e jurídicos para mitigar riscos de inconstitucionalidade e eliminar redundâncias normativas, sem modificar o cerne da política, que é a tentativa de substituir importações de motores.

A Emenda nº 1-CCT alterou o objetivo do PL, modulando a expectativa de substituição de importações – que pode soar como uma meta ampla e de difícil execução – para “fomento à produção nacional” com critérios de viabilidade econômica e tecnológica. Essa mudança reconhece que nem todos os segmentos de motores podem ser produzidos de forma competitiva no Brasil.

A Emenda nº 2-CCT, visando mitigação de risco de inconstitucionalidade, associou as linhas de crédito aos recursos disponíveis na Lei nº 15.103, de 22 de janeiro de 2025 (Programa de Aceleração da Transição

Energética - PATEN). Essa vinculação ancora o financiamento em mecanismos previamente autorizados e direciona os incentivos para motores com menor pegada de carbono, conectando a PNIFM à agenda de descarbonização.

A Emenda nº 3-CCT suprimiu o inciso IV do art. 3º, que propõe a criação de um selo nacional de qualidade e sustentabilidade. A justificativa é que os fabricantes de motores já seguem rígidos padrões nacionais e internacionais de normatização (como ABNT e ISO), e a criação de um selo adicional resultaria em sobreposição regulatória e custos burocráticos sem ganhos reais de competitividade.

Além dessa supressão, foi também retirado o inciso V, que estabelece a revisão anual de ex-tarifários. Isso se deve ao fato de que o regime de ex-tarifários já é disciplinado pela CAMEX/GECEX no âmbito do MDIC, e pode ser revisto a qualquer momento. A inclusão de uma regra específica em lei ordinária para um procedimento já regulado por norma infralegal consolidada evitaria engessamento normativo e duplicidade regulatória.

Por fim, o art. 4º original estabelecia o prazo de 90 dias para a regulamentação da Lei pelo Poder Executivo. A Emenda nº 4-CCT, por seu turno, o ampliou para 120 dias. Essa alteração é razoável, pois confere ao Executivo maior tempo para realizar o diálogo necessário com o setor produtivo e órgãos envolvidos, favorecendo uma regulamentação mais consistente.

II – ANÁLISE

Em se tratando da constitucionalidade, da juridicidade e dos aspectos regimentais, não foram identificados vícios capazes de prejudicar a proposição.

Quanto ao mérito, o PL nº 4.621, de 2024, demonstra justa preocupação ao estruturar a Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores (PNIFM). A iniciativa foca no fortalecimento da indústria nacional e na redução da dependência externa, ao incentivar a substituição de importações dentro da cadeia automotiva. No âmbito socioeconômico, a proposta favorece a descentralização industrial e a capacitação profissional, promovendo a geração de empregos e o equilíbrio regional.

Por fim, entendemos que as emendas aprovadas na CCT, comentadas no Relatório, aperfeiçoaram bastante o conteúdo da proposição, mantendo sua ideia original, de maneira que sugerimos sua aprovação.

III – VOTO

Em face do exposto, nosso voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 4.621, de 2024, com as emendas aprovadas na CCT.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

**Relatório de Registro de Presença****11ª, Ordinária****Comissão de Assuntos Econômicos**

Bloco Parlamentar Democracia (MDB, PSDB, PODEMOS, UNIÃO)			
TITULARES		SUPLENTES	
EDUARDO BRAGA	PRESENTE	1. VAGO	
RENAN CALHEIROS		2. EFRAIM FILHO	PRESENTE
FERNANDO DUEIRE		3. JADER BARBALHO	
ALESSANDRO VIEIRA	PRESENTE	4. SORAYA THRONICKE	
ALAN RICK	PRESENTE	5. VENEZIANO VITAL DO RÊGO	PRESENTE
PROFESSORA DORINHA SEABRA	PRESENTE	6. MARCIO BITTAR	PRESENTE
CARLOS VIANA	PRESENTE	7. GIORDANO	
PLÍNIO VALÉRIO	PRESENTE	8. ORIOVISTO GUIMARÃES	

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PSD)			
TITULARES		SUPLENTES	
JORGE KAJURU		1. CID GOMES	
IRAJÁ		2. OTTO ALENCAR	
VAGO		3. OMAR AZIZ	PRESENTE
LUCAS BARRETO	PRESENTE	4. NELSON TRAD	
VANDERLAN CARDOSO		5. DANIELLA RIBEIRO	
SÉRGIO PETECÃO	PRESENTE	6. ELIZIANE GAMA	

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO, AVANTE)			
TITULARES		SUPLENTES	
IZALCI LUCAS	PRESENTE	1. MAGNO MALTA	
ROGERIO MARINHO		2. JAIME BAGATTOLI	PRESENTE
CARLOS PORTINHO		3. DRA. EUDÓCIA	PRESENTE
WILDER MORAIS		4. EDUARDO GIRÃO	
WELLINGTON FAGUNDES	PRESENTE	5. EDUARDO GOMES	PRESENTE

Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT)			
TITULARES		SUPLENTES	
RANDOLFE RODRIGUES		1. TERESA LEITÃO	PRESENTE
CAMILO SANTANA	PRESENTE	2. PAULO PAIM	PRESENTE
ROGÉRIO CARVALHO		3. JAQUES WAGNER	PRESENTE
LEILA BARROS	PRESENTE	4. WEVERTON	PRESENTE

Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)			
TITULARES		SUPLENTES	
CIRO NOGUEIRA		1. ESPERIDIÃO AMIN	PRESENTE
LUIS CARLOS HEINZE	PRESENTE	2. TEREZA CRISTINA	PRESENTE
HAMILTON MOURÃO	PRESENTE	3. DAMARES ALVES	PRESENTE
ANGELO CORONEL		4. LAÉRCIO OLIVEIRA	PRESENTE

Não Membros Presentes



Relatório de Registro de Presença

Não Membros Presentes

STYVENSON VALENTIM

ZENAIDE MAIA

MARCOS DO VAL

DECISÃO DA COMISSÃO

(PL 4621/2024)

A COMISSÃO APROVA O RELATÓRIO, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA CAE, FAVORÁVEL AO PROJETO COM AS EMENDAS Nº 1 A 4-CCT- CAE.

28 de abril de 2026

Senador Renan Calheiros

Presidente da Comissão de Assuntos Econômicos



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 114, DE 2025

Da COMISSÃO DE CIÊNCIA, TECNOLOGIA, INOVAÇÃO E INFORMÁTICA,
sobre o Projeto de Lei nº 4621, de 2024, do Senador Esperidião Amin,
que Institui a Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores
(PNIFM) e dá outras providências.

PRESIDENTE: Senador Flávio Arns

RELATOR: Senador Oriovisto Guimarães

10 de dezembro de 2025



PARECER Nº , DE 2025

Da COMISSÃO DE CIÊNCIA, TECNOLOGIA, INOVAÇÃO E INFORMÁTICA, sobre o Projeto de Lei nº 4.621, de 2024, do Senador Esperidião Amin, que institui a *Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores (PNIFM)* e dá outras providências.

Relator: Senador **ORIOVISTO GUIMARÃES**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei (PL) nº 4.621, de 2024, visa instituir a Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores (PNIFM), com o propósito de promover o desenvolvimento da indústria nacional de motores, fortalecer a cadeia produtiva automotiva, reduzir a dependência de importações e fomentar a inovação tecnológica no Brasil.

O art. 2º da Proposição destaca os objetivos da PNIFM, que são: estimular o aumento da capacidade instalada de produção de motores no território nacional e promover a substituição de motores importados por motores produzidos no Brasil, buscando fortalecer a indústria local e equilibrar a balança comercial. A política também objetiva incentivar a pesquisa, o desenvolvimento e a inovação (PD&I) em tecnologias de fabricação de motores, com foco em eficiência energética e sustentabilidade ambiental, ampliando a utilização de biocombustíveis para acelerar a descarbonização com viabilidade econômica. Outros objetivos incluem ampliar a qualificação da mão de obra brasileira, fortalecer a integração da cadeia produtiva automotiva e contribuir para o desenvolvimento regional, estimulando a instalação de novas fábricas em regiões menos industrializadas.

Para atingir tais objetivos, o art. 3º dispõe que o Poder Executivo adotará medidas como financiamento e crédito facilitado, com criação de linhas específicas no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

(BNDES) e demais instituições financeiras públicas de fomento; apoio à PD&I mediante parcerias público-privadas (PPP) com foco em veículos elétricos, híbridos e movidos a biocombustíveis; capacitação profissional; criação de um selo nacional de qualidade e sustentabilidade (certificação e rastreabilidade); e revisão anual de ex-tarifários concedidos para importação de motores e seus componentes.

O art. 4º estabelece o prazo de noventa dias para a regulamentação desta Lei pelo Poder Executivo.

Na Justificação, o autor argumenta que a dependência do Brasil em relação à importação de motores e componentes automotivos tem gerado desequilíbrios na balança comercial e exposto a economia a flutuações cambiais. Motores são fundamentais para o setor automotivo (um dos pilares da indústria nacional) e são quase que exclusivamente importados para máquinas agrícolas, de construção, mineração, grupos geradores de energia e embarcações. A PNIFM visa reverter esse quadro, promovendo a criação de empregos de alta qualificação e fortalecendo a indústria nacional. A política é estratégica para o desenvolvimento de novas tecnologias e para a transição energética, alinhando o Brasil às tendências globais de sustentabilidade, e tem o objetivo de maior soberania nacional e maior valor agregado.

A matéria veio à esta CCT e depois irá a CAE, seguindo posteriormente à CI, em decisão terminativa, nos termos do art. 91, I, do Regimento Interno. Não houve apresentação de emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Em se tratando da constitucionalidade, da juridicidade e dos aspectos regimentais, não foram identificados vícios capazes de prejudicar a Proposição. Outrossim, proporemos algumas emendas com o intuito de afastar quaisquer dúvidas nesse sentido, como buscaremos apresentar ao longo deste texto.

O PL nº 4.621, de 2024, apresenta mérito incontestável ao propor ações coordenadas para o desenvolvimento de um setor estratégico da economia nacional. A Proposição visa instituir a Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores (PNIFM) e é amplamente positiva por buscar

promover o desenvolvimento da indústria nacional de motores, estimulando o aumento da capacidade produtiva no país e fortalecendo a cadeia automotiva por meio da substituição de importações. Além disso, a proposta é benéfica por fomentar a inovação tecnológica e a sustentabilidade no setor, incentivando a pesquisa e o desenvolvimento em eficiência energética e biocombustíveis, além de contribuir para o desenvolvimento regional e a qualificação da mão de obra brasileira, gerando empregos e reduzindo disparidades econômicas ao estimular novas instalações fabris.

Com o intuito de promover alguns aprimoramentos ao PL nº 4.621, de 2024, sugerimos emendas que promovem avanços formais e jurídicos para mitigar riscos de inconstitucionalidade e eliminar redundâncias normativas, sem modificar o cerne da política, que é a tentativa de substituir importações de motores.

Propõe-se emenda para tornar mais realistas os objetivos do PL, modulando a expectativa de substituição de importações – que pode soar como uma meta ampla e de difícil execução – para “fomento à produção nacional” com critérios de viabilidade econômica e tecnológica. Essa mudança reconhece que nem todos os segmentos de motores podem ser produzidos de forma competitiva no Brasil.

Propomos também, visando mitigação de risco de inconstitucionalidade, emenda para criar linhas de crédito que possam utilizar recursos disponíveis na Lei nº 15.103, de 22 de janeiro de 2025 (Programa de Aceleração da Transição Energética - PATEN). Essa vinculação ancora o financiamento em mecanismos previamente autorizados e direciona os incentivos para motores com menor pegada de carbono, conectando a PNIFM à agenda de descarbonização.

Sugerimos a supressão do inciso IV do art. 3º, que propõe a criação de um selo nacional de qualidade e sustentabilidade. A justificativa é que os fabricantes de motores já seguem rígidos padrões internacionais (como ISO e ABNT) e a criação de um selo nacional adicional resultaria em sobreposição normativa e custos burocráticos sem ganhos reais de competitividade.

Além dessa supressão, recomendamos também a retirada do inciso V, que estabelece a revisão anual de ex-tarifários. Isso se deve ao fato de que o regime de ex-tarifários já é disciplinado pela CAMEX/GECEX no âmbito do MDIC e pode ser revisto a qualquer momento. A inclusão de uma regra específica em lei ordinária para um procedimento já regulado por norma

infralegal consolidada evitaria engessamento normativo e duplicidade regulatória.

Por fim, o art. 4º estabelece o prazo de 90 dias para a regulamentação da Lei pelo Poder Executivo. Propomos ampliar o prazo para 120 dias. Essa alteração é razoável, pois confere ao Executivo maior tempo para realizar o diálogo necessário com o setor produtivo e órgãos envolvidos, favorecendo uma regulamentação mais consistente. Além disso, por se tratar de um segmento da economia em constante evolução, incluímos previsão para que o regulamento atualize o rol de tecnologias a serem fomentadas pela lei em intervalos não superiores a cinco anos.

III – VOTO

Em face do exposto, nosso voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 4.621, de 2024, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº ☐ **CCT**
(ao Projeto de Lei nº 4.621, de 2024)

Dê-se ao art. 2º do Projeto de Lei nº 4.621, de 2024, a seguinte redação:

“**Art. 2º**

.....

II – Fomentar a produção nacional de motores, daqueles tipos, modelos e configurações com viabilidade econômica e tecnológica, visando fortalecer a indústria nacional;

.....”

EMENDA Nº ☐ **CCT**
(ao Projeto de Lei nº 4.621, de 2024)

Dê-se ao inciso I do art. 3º Projeto de Lei nº 4.621, de 2024, a seguinte redação:

“**Art. 3º**

I – Financiamento e crédito facilitado: criação de linhas de crédito específicas com condições favoráveis para empresas fabricantes de motores e de componentes para motores, podendo ser utilizados recursos disponíveis na Lei nº 15.103, de 22 de janeiro de 2025, para desenvolvimento de motores com menor pegada de carbono;

.....”

EMENDA Nº ☐ **CCT**
(ao Projeto de Lei nº 4.621, de 2024)

Suprimam-se os incisos IV e V do art. 3º Projeto de Lei nº 4.621, de 2024.

EMENDA Nº ☐ **CCT**
(ao Projeto de Lei nº 4.621, de 2024)

Dê-se ao art. 4º do Projeto de Lei nº 4.621, de 2024, a seguinte redação:

“**Art. 4º** O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 120 dias a partir da data de sua publicação, detalhando os critérios, procedimentos e responsabilidades para a implementação das medidas previstas.

Parágrafo único. O regulamento atualizará a lista das tecnologias automotivas a serem fomentadas por esta Lei, particularmente o art. 2º, II, em intervalos não superiores a cinco anos a partir de sua edição, em função dos avanços tecnológicos do setor.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

**Relatório de Registro de Presença****36ª, Extraordinária**

Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação e Informática

Bloco Parlamentar Democracia (MDB, PSDB, PODEMOS, UNIÃO)			
TITULARES		SUPLENTEs	
CONFÚCIO MOURA		1. ALESSANDRO VIEIRA	PRESENTE
EFRAIM FILHO		2. ESPERIDIÃO AMIN	PRESENTE
IVETE DA SILVEIRA	PRESENTE	3. VAGO	
MARCOS DO VAL		4. VAGO	
ORIOVISTO GUIMARÃES	PRESENTE	5. VAGO	
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PSD)			
TITULARES		SUPLENTEs	
FLÁVIO ARNS	PRESENTE	1. JOSÉ LACERDA	PRESENTE
DANIELLA RIBEIRO		2. SÉRGIO PETECÃO	PRESENTE
VANDERLAN CARDOSO		3. LUCAS BARRETO	PRESENTE
CHICO RODRIGUES	PRESENTE	4. NELSON TRAD	
Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)			
TITULARES		SUPLENTEs	
ASTRONAUTA MARCOS PONTES	PRESENTE	1. CARLOS PORTINHO	PRESENTE
DRA. EUDÓCIA	PRESENTE	2. WELLINGTON FAGUNDES	PRESENTE
IZALCI LUCAS	PRESENTE	3. EDUARDO GIRÃO	PRESENTE
Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT)			
TITULARES		SUPLENTEs	
TERESA LEITÃO	PRESENTE	1. RANDOLFE RODRIGUES	
BETO FARO	PRESENTE	2. PAULO PAIM	PRESENTE
ROGÉRIO CARVALHO	PRESENTE	3. WEVERTON	
Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)			
TITULARES		SUPLENTEs	
DR. HIRAN	PRESENTE	1. CIRO NOGUEIRA	
HAMILTON MOURÃO	PRESENTE	2. DAMARES ALVES	PRESENTE

Não Membros Presentes

FABIANO CONTARATO
JORGE SEIF
STYVENSON VALENTIM
PROFESSORA DORINHA SEABRA
ANGELO CORONEL
PLÍNIO VALÉRIO

DECISÃO DA COMISSÃO

(PL 4621/2024)

NA 36ª REUNIÃO (EXTRAORDINÁRIA), REALIZADA NESTA DATA, A COMISSÃO APROVA O RELATÓRIO, QUE PASSA A CONSTITUIR PARECER DA CCT, FAVORÁVEL AO PROJETO, COM AS EMENDAS Nº 1-CCT A 4-CCT.

10 de dezembro de 2025

Senador Flávio Arns

Presidente da Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação e
Informática

6

PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 6.144, de 2025, do Senador Astronauta Marcos Pontes, que dispõe sobre a proteção, o reconhecimento e o incentivo aos aeroclubes brasileiros.

Relator: Senador **CHICO RODRIGUES**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Lei nº 6.144, de 2025, de autoria do Senador Astronauta Marcos Pontes, que dispõe sobre a proteção, o reconhecimento e o incentivo aos aeroclubes brasileiros.

A proposição contém sete artigos. O art. 1º define seu objeto. O art. 2º altera o art. 97 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica –, para instituir garantias de permanência e de uso gratuito de áreas essenciais por aeroclubes em funcionamento há mais de dez anos em aeródromos públicos, administrados por entes públicos ou privados.

Nos termos dos §§ 3º a 5º propostos para o art. 97 do Código, a gratuidade não afasta o pagamento individualizado dos insumos e serviços efetivamente consumidos; as áreas essenciais devem ser identificadas em plano elaborado pelo aeroclube; e a ocupação deve ser formalizada mediante contrato que descreva as áreas, as obrigações de manutenção e segurança, as regras de convivência operacional e os critérios de eventual realocação.

Os §§ 6º a 8º condicionam a alteração ou a realocação das instalações dos aeroclubes à comprovação de necessidade operacional e à anuência da autoridade de aviação civil, atribuem ao administrador do aeródromo ou ao poder concedente o custeio da realocação e asseguram, aos

aeroclubes anteriormente removidos, a restituição das áreas ou a realocação em espaços equivalentes. O § 9º veda discriminação operacional e determina tratamento isonômico no acesso às facilidades aeroportuárias, observadas a segurança operacional e a regulação aplicável.

O art. 3º permite o reconhecimento, por ato do Poder Executivo e com base em pareceres técnicos da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), dos aeroclubes que exerçam suas atividades de forma contínua há pelo menos dez anos como Patrimônio Aeronáutico Nacional de Interesse Público.

O art. 4º autoriza a União a instituir programas de fomento e apoio financeiro destinados à manutenção, à modernização e à segurança operacional das infraestruturas utilizadas pelos aeroclubes. O art. 5º prevê a possibilidade de obtenção do título de entidade de utilidade pública federal e de acesso a programas de incentivo fiscal e a recursos públicos destinados à promoção da aviação civil e educacional. O art. 6º institui o Dia Nacional dos Aeroclubes, a ser comemorado em 14 de outubro, e o art. 7º estabelece a vigência imediata da futura lei.

Na justificação, o autor ressalta a relevância histórica, educacional, cultural e social dos aeroclubes para a formação de profissionais, para a difusão da cultura aeronáutica e para o apoio a missões de interesse público. Sustenta, ainda, que a revogação de normas que anteriormente disciplinavam sua permanência em aeroportos públicos reduziu a segurança jurídica dessas entidades e favoreceu medidas unilaterais de remoção, cobrança pela ocupação e restrição de acesso.

Não foram apresentadas emendas à proposição.

A matéria foi distribuída à Comissão de Serviços de Infraestrutura, para decisão em caráter terminativo, nos termos do art. 91, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal.

II – ANÁLISE

Nos termos dos arts. 90, inciso XII, e 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar sobre matérias pertinentes a transportes, obras públicas, concessões, agências reguladoras e assuntos correlatos. A proposição insere-se, portanto, no âmbito

de competência deste colegiado, por disciplinar o uso de infraestrutura aeroportuária e atribuições da autoridade de aviação civil.

Sob o aspecto constitucional, a matéria se enquadra na competência privativa da União para legislar sobre direito civil e navegação aérea, prevista no art. 22, incisos I e X, da Constituição Federal. Não há reserva constitucional de iniciativa que impeça a apresentação parlamentar das normas propostas. A proposição também observa, em linhas gerais, os requisitos de juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa.

No mérito, os aeroclubes desempenharam papel decisivo na formação de pilotos e de outros profissionais, na prática da aviação desportiva e de turismo e na consolidação da cultura aeronáutica brasileira. A própria definição legal contida no Decreto-Lei nº 205, de 27 de fevereiro de 1967, vincula essas entidades à prática e ao ensino da aviação civil e ao cumprimento de missões de emergência ou de notório interesse da coletividade.

No curso da instrução da matéria, foram recebidas manifestações da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) com sugestões destinadas a aprimorar a precisão e a aplicabilidade do texto. A Agência propôs: a disciplina das atividades acessórias, complementares ou instrumentais dos aeroclubes, de modo a assegurar sua compatibilidade com as finalidades legais e estatutárias e a vinculação das receitas aos objetivos principais dessas entidades; a substituição da homologação do Plano de Áreas Essenciais pela aprovação do administrador do aeródromo, com ciência à autoridade de aviação civil; e o aperfeiçoamento do contrato de uso gratuito, mediante redução do prazo mínimo, explicitação de seu conteúdo e condicionamento da renovação à manutenção das atividades e ao cumprimento dos requisitos legais e regulamentares aplicáveis.

Após a análise das manifestações provenientes daquela agência reguladora, o Relator acolheu as sugestões mencionadas. Além delas, o substitutivo explicita a competência da ANAC para regulamentar, fiscalizar e compor administrativamente os conflitos relacionados à aplicação das novas regras entre aeroclubes, administradores de aeródromos, concessionários e demais entes públicos ou privados envolvidos.

A permanência dos aeroclubes nos sítios aeroportuários em que historicamente desenvolveram suas atividades favorece a continuidade da instrução prática, preserva investimentos acumulados em hangares, salas de aula, oficinas e pátios e evita que decisões unilaterais de administradores

aeroportuários inviabilizem entidades que exercem funções de interesse público. A proteção legal, contudo, deve ser acompanhada de critérios objetivos que conciliem essa permanência com a segurança operacional, o planejamento aeroportuário e o cumprimento das normas aplicáveis.

Nesse sentido, a primeira alteração acolhida a partir das manifestações da ANAC delimita as atividades acessórias, complementares ou instrumentais que podem ser exercidas pelos aeroclubes. A exigência de compatibilidade com as finalidades legais e estatutárias, de obtenção das autorizações, certificações ou aprovações específicas e de aplicação das receitas no custeio, na manutenção, no desenvolvimento ou no fortalecimento dos objetivos principais reduz o risco de desvio de finalidade e preserva a natureza não lucrativa e institucional dessas entidades.

A segunda alteração aperfeiçoa a definição das áreas essenciais. O Plano de Áreas Essenciais continuará a ser elaborado pelo aeroclube e aprovado pelo administrador do aeródromo, que detém conhecimento direto da configuração e da operação do sítio aeroportuário, passando a ANAC a receber ciência do instrumento. A solução evita transformar a Agência em instância ordinária de aprovação de cada plano, sem afastar suas competências regulatórias e fiscalizatórias.

A terceira alteração reformula o contrato de uso gratuito. O prazo mínimo de dez anos, renovável por iguais períodos, proporciona estabilidade suficiente para a continuidade das atividades e para o planejamento de investimentos, ao mesmo tempo que permite reavaliar periodicamente a compatibilidade da ocupação com a evolução operacional do aeródromo. A renovação fica condicionada à manutenção de atividade compatível com as finalidades legais e estatutárias do aeroclube e à observância dos requisitos legais e regulamentares incidentes sobre as atividades efetivamente exercidas.

É igualmente conveniente explicitar a atuação da ANAC na regulamentação e na solução administrativa de conflitos decorrentes das novas regras. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, já atribui à Agência a competência para compor administrativamente conflitos de interesses entre prestadores de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, bem como para regular e fiscalizar essa infraestrutura. O novo § 10 do art. 97 do Código Brasileiro de Aeronáutica confere maior clareza à aplicação dessas atribuições no contexto específico dos aeroclubes, sem afastar o controle judicial nem as competências de outros órgãos.

Diante da extensão dos aperfeiçoamentos a apresentação de emenda substitutiva é a forma mais adequada de assegurar unidade, clareza e coerência ao texto.

Em suma, a proposição merece aprovação, com os ajustes constantes do substitutivo.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 6.144, de 2025, na forma da seguinte emenda substitutiva:

EMENDA Nº – CI (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI Nº 6.144, DE 2025

Dispõe sobre a proteção, o reconhecimento e o incentivo aos aeroclubes brasileiros.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais para o reconhecimento, a proteção e o incentivo aos aeroclubes brasileiros, em razão de sua relevância educacional, cultural e social para o desenvolvimento da aviação civil e desportiva no País.

Art. 2º As atividades acessórias, complementares ou instrumentais exercidas pelos aeroclubes deverão ser compatíveis com suas finalidades legais e estatutárias e, quando sujeitas a autorização, certificação ou aprovação específica, deverão ser regularmente exercidas, mediante o atendimento dos requisitos aplicáveis.

Parágrafo único. As receitas decorrentes das atividades de que trata o *caput* deste artigo serão aplicadas exclusivamente no custeio, na

manutenção, no desenvolvimento ou no fortalecimento dos objetivos principais dos aeroclubes, nos termos do Decreto-Lei nº 205, de 27 de fevereiro de 1967.

Art. 3º O art. 97 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 97.

.....

§ 3º Aos aeroclubes em funcionamento, instalados há mais de dez anos em aeródromos públicos com administração pública ou privada, é assegurada a permanência e o uso gratuito das áreas essenciais à sua atividade no sítio aeroportuário, vedada a cobrança de preço público, aluguel, outorga ou qualquer encargo de ocupação, sem prejuízo do pagamento pelo montante individualizado de insumos e serviços efetivamente consumidos, nas mesmas condições dos demais usuários.

§ 4º Consideram-se áreas essenciais: hangares e edificações de instrução, pátios e faixas de manobra vinculadas à atividade de instrução, acessos internos indispensáveis, áreas de abastecimento e manutenção de aeronaves próprias ou de instrução, salas de aula e de briefing, bem como áreas técnicas necessárias à segurança operacional, assim definidas em Plano de Áreas Essenciais elaborado pelo aeroclube e aprovado pelo administrador do aeródromo, com ciência à autoridade de aviação civil.

§ 5º Os aeroclubes celebrarão com o administrador do aeródromo contrato de uso gratuito contendo a descrição das áreas essenciais, obrigações de manutenção e segurança, regras de convivência operacional e critérios objetivos para eventual realocação, com prazo mínimo de 10 (dez) anos, renovável por iguais períodos, desde que o aeroclube mantenha atividade compatível com suas finalidades legais e estatutárias e observe os requisitos legais e regulamentares aplicáveis às atividades efetivamente exercidas.

§ 6º A alteração ou realocação das instalações, áreas e facilidades dos aeroclubes só serão permitidas nos casos de comprovada necessidade operacional e mediante anuência da autoridade de aviação civil, que ouvirá o aeroclube e estabelecerá as condições pertinentes.

§ 7º Na hipótese do § 6º, a realocação será custeada pelo administrador do aeródromo ou pelo poder concedente, conforme o caso, incluindo obras, reinstalação e recomposição de benfeitorias necessárias para manter a capacidade operacional e pedagógica do aeroclube, sem ônus para este.

§ 8º Fica assegurado aos aeroclubes que tenham sido removidos de áreas de aeródromos anteriormente ocupadas o direito à restituição das áreas ou à realocação em espaços equivalentes, com garantia de

edificações e infraestrutura de padrão similar às existentes, preservando-se sua plena capacidade operacional, incluindo:

I – áreas edificadas;

II – pátios de aeronaves;

III – acessos privados à área do aeródromo;

IV – a área total originalmente ocupada, se removido totalmente do aeródromo.

§ 9º É vedada qualquer forma de discriminação operacional contra aeroclubes, devendo o administrador assegurar tratamento isonômico no acesso a pistas, pátios, abastecimento e demais facilidades, observadas as prioridades de segurança e a regulação aplicável.

§ 10. Compete à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), no exercício de seu poder regulamentar e de suas demais atribuições legais, regulamentar e fiscalizar o disposto nos §§ 3º a 9º e compor administrativamente os conflitos relativos à sua aplicação entre aeroclubes, administradores de aeródromos, concessionários e quaisquer outros entes públicos ou privados envolvidos.” (NR)

Art. 4º Os aeroclubes que comprovadamente exerçam suas atividades de forma contínua há, no mínimo, 10 (dez) anos poderão ser reconhecidos como Patrimônio Aeronáutico Nacional de Interesse Público, mediante ato do Poder Executivo, com base em parecer técnico da ANAC.

Art. 5º A União poderá instituir programas de fomento e apoio financeiro destinados à manutenção, à modernização e à segurança operacional das infraestruturas utilizadas pelos aeroclubes, inclusive por meio de convênios ou parcerias com Estados, Municípios e entidades privadas.

Art. 6º Os aeroclubes reconhecidos nos termos desta Lei poderão obter o título de entidade de utilidade pública federal, na forma da legislação específica, e ter acesso a programas de incentivo fiscal e a recursos públicos destinados à promoção da aviação civil e educacional.

Art. 7º Fica instituído o Dia Nacional dos Aeroclubes, a ser comemorado, anualmente, em 14 de outubro, com o objetivo de promover o reconhecimento público da contribuição dessas instituições para o desenvolvimento aeronáutico e social do País.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 6144, DE 2025

Dispõe sobre a proteção, o reconhecimento e o incentivo aos aeroclubes brasileiros.

AUTORIA: Senador Astronauta Marcos Pontes (PL/SP)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

Dispõe sobre a proteção, o reconhecimento e o incentivo aos aeroclubes brasileiros.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais para o reconhecimento, a proteção e o incentivo aos aeroclubes brasileiros, em razão de sua relevância educacional, cultural e social para o desenvolvimento da aviação civil e desportiva no País.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 97.

§ 3º Aos aeroclubes em funcionamento, instalados há mais de dez anos em aeródromos públicos com administração pública ou privada, é assegurada a permanência e o uso gratuito das áreas essenciais à sua atividade no sítio aeroportuário, vedada a cobrança de preço público, aluguel, outorga ou qualquer encargo de ocupação, sem prejuízo do pagamento pelo montante individualizado de insumos e serviços efetivamente consumidos, nas mesmas condições dos demais usuários.

§ 4º Consideram-se áreas essenciais: hangares e edificações de instrução, pátios e faixas de manobra vinculadas à atividade de instrução, acessos internos indispensáveis, áreas de abastecimento e manutenção de aeronaves próprias ou de instrução, salas de aula e de briefing, bem como áreas técnicas necessárias à segurança operacional, assim definidas em Plano de Áreas Essenciais elaborado pelo aeroclube e aprovado pelo administrador do aeródromo com homologação da autoridade de aviação civil.

§ 5º Os aeroclubes celebrarão com o administrador do aeródromo contrato de uso gratuito com prazo mínimo de 30 (trinta) anos, renovável por iguais períodos, contendo a descrição das áreas essenciais, obrigações de manutenção e segurança, regras de convivência operacional e critérios objetivos para eventual realocação.



§ 6º A alteração ou realocação das instalações, áreas e facilidades dos aeroclubes só serão permitidas nos casos de comprovada necessidade operacional e mediante anuência da autoridade de aviação civil que ouvirá o aeroclube e estabelecerá as condições pertinentes.

§ 7º Na hipótese do § 6º, a realocação será custeada pelo administrador do aeródromo ou pelo poder concedente, conforme o caso, incluindo obras, reinstalação e recomposição de benfeitorias necessárias para manter a capacidade operacional e pedagógica do aeroclube, sem ônus para este.

§ 8º Fica assegurado aos aeroclubes que tenham sido removidos de áreas de aeródromos anteriormente ocupadas o direito à restituição das áreas ou à realocação em espaços equivalentes, com garantia de edificações e infraestrutura de padrão similar às existentes, preservando-se sua plena capacidade operacional, incluindo:

I – áreas edificadas;

II – pátios de aeronaves;

III – acessos privados à área do aeródromo;

IV – a área total originalmente ocupada, se removido totalmente do aeródromo.

§ 9º É vedada qualquer forma de discriminação operacional contra aeroclubes, devendo o administrador assegurar tratamento isonômico no acesso a pistas, pátios, abastecimento e demais facilidades, observadas as prioridades de segurança e a regulação aplicável.” (NR)

Art. 3º Os aeroclubes que comprovadamente exerçam suas atividades de forma contínua há, no mínimo, 10 (dez) anos, poderão ser reconhecidos como Patrimônio Aeronáutico Nacional de Interesse Público, mediante ato do Poder Executivo, com base em parecer técnico da ANAC e do Comando da Aeronáutica.

Art. 4º A União poderá instituir programas de fomento e apoio financeiro destinados à manutenção, modernização e segurança operacional das infraestruturas utilizadas pelos aeroclubes, inclusive por meio de convênios ou parcerias com Estados, Municípios e entidades privadas.

Art. 5º Os aeroclubes reconhecidos nos termos desta Lei poderão obter o título de entidade de utilidade pública federal, na forma da legislação específica, e ter acesso a programas de incentivo fiscal e a recursos públicos destinados à promoção da aviação civil e educacional.



Art. 6º Fica instituído o Dia Nacional dos Aeroclubes, a ser comemorado, anualmente, em 14 de outubro, com o objetivo de promover o reconhecimento público da contribuição dessas instituições para o desenvolvimento aeronáutico e social do País.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei tem por finalidade assegurar a manutenção, a permanência e o pleno funcionamento dos aeroclubes em áreas aeroportuárias brasileiras, reconhecendo sua relevância estratégica para a formação aeronáutica civil, a aviação geral, a segurança operacional e o fomento da cultura aeronáutica nacional.

Os aeroclubes são instituições civis sem fins lucrativos, declaradas de utilidade pública desde os Decretos-Leis nº 1.683, de 1939 e nº 205, de 1967, e o art. 97 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA – Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986). Possuem atuação direta no ensino da aviação civil, na formação de pilotos, mecânicos e demais profissionais da aviação. Os aeroclubes cumprem também papel histórico no apoio a operações de interesse público, como defesa civil, busca e salvamento e ações humanitárias e em calamidades, como ocorreu na pandemia da Covid-19 e na enchente do Rio Grande do Sul.

Historicamente, a permanência dos aeroclubes em aeroportos públicos foi regulada de forma expressa pela Portaria nº 495/GM-5, de 17 de maio de 1977, que complementava a Portaria nº 5/GM-5/1975, estabelecendo regras claras sobre convênios entre aeroclubes e administradores aeroportuários. Essa portaria formalizava a ocupação dos espaços pelos aeroclubes de maneira institucionalizada, assegurando-lhes condições operacionais adequadas e previsibilidade jurídica.

Contudo, essa Portaria foi revogada em 2018, criando um vazio normativo grave. A partir de então, diversas administrações aeroportuárias — públicas e concessionadas — passaram a adotar medidas unilaterais de remoção, cobrança de tarifas e restrição de acesso, afetando diretamente a capacidade dos aeroclubes de continuar prestando um serviço público essencial à aviação civil brasileira.



Além disso, com a revogação do art. 41 do Código Brasileiro de Aeronáutica pela Lei nº 14.368, de 15 de junho de 2022, deixou de haver no ordenamento jurídico um instrumento legal claro que garantisse a ocupação gratuita e estável dos aeroclubes em áreas aeroportuárias. A conjunção desses dois fatos — revogação da Portaria 495/77 e do art. 41 do CBA — fragilizou profundamente a segurança jurídica dessas entidades.

Este projeto de lei reconstrói e fortalece essa base jurídica, ao:

- Restabelecer, em lei federal, a gratuidade de uso das áreas ocupadas pelos aeroclubes;
- Impedir remoções arbitrárias, condicionando-as a necessidade aeroportuária justificada e à realocação equivalente;
- Garantir a restituição de áreas edificadas, pátios e acessos privados quando já tomadas ou inutilizadas;
- Determinar que contratos de concessão aeroportuária contenham cláusulas obrigatórias de permanência e uso gratuito para aeroclubes já instalados ou futuros.

A medida está em conformidade com a Constituição Federal (art. 37 — princípios da legalidade, motivação e interesse público; art. 175 — continuidade dos serviços públicos), bem como com os arts. 43 e 44 do Código Brasileiro de Aeronáutica, que tratam da servidão aeronáutica.

Além disso, reforça:

- A função pública e estratégica dos aeroclubes como formadores da base da aviação civil;
- A importância dessas entidades para a segurança operacional da aviação civil;
- A necessidade de dar previsibilidade jurídica a uma rede de entidades que há décadas atuam sob delegação e convênio com o Poder Público.

Além disso, a criação do Dia Nacional dos Aeroclubes contribuirá para valorizar a aviação de formação e inspirar novas gerações de pilotos,



técnicos e entusiastas. A data de 14 de outubro é escolhida em referência ao primeiro aeroclube nacional, o Aeroclube Brasileiro, posteriormente denominado Aeroclube do Brasil.

Dessa forma, a aprovação deste projeto de lei representa uma resposta legislativa necessária ao vácuo normativo deixado pelas revogações recentes, assegurando a permanência jurídica, territorial e funcional dos aeroclubes em todo o território nacional, fortalecendo a formação aeronáutica e preservando um patrimônio histórico e estratégico da aviação civil brasileira.

Sala das Sessões,

Senador ASTRONAUTA MARCOS PONTES



LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>
- Decreto-Lei nº 1.683, de 14 de Outubro de 1939 - DEL-1683-1939-10-14 - 1683/39
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto.lei:1939;1683>
- Decreto-Lei nº 205, de 27 de Fevereiro de 1967 - DEL-205-1967-02-27 - 205/67
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto.lei:1967;205>
- Lei nº 7.565, de 19 de Dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica (1986) - 7565/86
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1986;7565>
- Lei nº 14.368, de 14 de Junho de 2022 - LEI-14368-2022-06-14 - 14368/22
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2022;14368>

7



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Veneziano Vital do Rêgo

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 47/2026 - CI, seja incluído, como convidado, o Sr. SERGIO BANDEIRA DE MELLO, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo (SINDIGÁS).

Sala da Comissão, de de .

Senador Veneziano Vital do Rêgo
(MDB - PB)



8



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 34/2026 - CI seja incluído o seguinte convidado:

- o Senhor Conselheiro da Casa Civil do Estado do Paraná, Alberto Lunitti.

JUSTIFICAÇÃO

O Estado do Paraná possui reconhecida relevância no debate sobre o fraturamento hidráulico no território nacional, sendo o pioneiro na aprovação de legislação estadual proibindo o uso da técnica de fracking (Lei Estadual nº 19.878), e referência para outros estados e países que buscam construir marcos regulatórios protetivos ao meio ambiente e à saúde pública.

A Casa Civil do Estado do Paraná tem papel central na articulação das políticas estaduais de energia, meio ambiente e desenvolvimento, sendo fundamental a participação de seu representante para apresentar a experiência paranaense na regulação do fracking e suas implicações para a discussão de um eventual marco regulatório federal.

O senhor Alberto Lunitti, Conselheiro da Casa Civil do Estado do Paraná, detém conhecimento técnico e institucional relevante para enriquecer o debate na audiência pública, contribuindo com a perspectiva dos estados que já



regulamentaram a matéria e com subsídios para a elaboração de legislação federal em consonância com os interesses dos entes federativos.

Ante o exposto, requeremos a aprovação do presente aditamento, nos termos do Regimento Interno

Sala da Comissão, 9 de junho de 2026.

Senador Weverton
(PDT - MA)



9



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 45/2026 - CI seja incluída a seguinte convidada:

- a Senhora Elbia Gannoum, Presidente da ABEEólica.

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão da Associação Brasileira de Energia Eólica e Novas Tecnologias (ABEEólica) na audiência pública proposta pelo REQ 45/2026 mostra-se plenamente pertinente diante do objetivo de debater segurança energética nacional e investimentos estratégicos em infraestrutura. A entidade representa o principal segmento da geração eólica no país e reúne empresas que atuam em toda a cadeia produtiva do setor, desde a fabricação de equipamentos até a operação de empreendimentos de geração.

A participação da ABEEólica contribui para qualificar o debate ao trazer a perspectiva de uma fonte energética que tem assumido papel cada vez mais relevante na diversificação da matriz elétrica brasileira. Além de ampliar a segurança do suprimento energético, o setor eólico demanda investimentos significativos em transmissão, logística, infraestrutura portuária, inovação tecnológica e desenvolvimento industrial, temas diretamente relacionados à soberania energética nacional.



Nesse contexto, a presença da entidade permite discutir não apenas a expansão da oferta de energia, mas também os desafios associados à integração das fontes renováveis ao sistema elétrico, ao fortalecimento da indústria nacional e à atração de investimentos de longo prazo. Trata-se, portanto, de contribuição relevante para uma discussão estratégica sobre o futuro da infraestrutura energética brasileira.

Diante da crescente participação da energia eólica na matriz nacional e de sua importância para a segurança energética, a competitividade econômica e a transição energética do país, a inclusão da ABEEólica na audiência pública revela-se adequada e compatível com os objetivos propostos pelo requerimento.

Sala da Comissão, 9 de junho de 2026.

Senador Weverton
(PDT - MA)



10



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 90, inciso XIII, e art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa em conjunto com a Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso, em 03 de julho de 2026, em comemoração aos 50 Anos da promulgação da Lei Federal 6.346/76, implantação da Ferrovia Senador Vicente Emílio Vuolo.

JUSTIFICAÇÃO

A história da logística brasileira confunde-se, nas últimas cinco décadas, com a idealização e a consolidação da Ferrovia Vicente Vuolo, ou simplesmente Ferronorte. Após a aprovação pelo Congresso Nacional, o Projeto de Lei nº 312-4, foi sancionado e transformado em Lei nº 6.346, de 06 de Julho de 1976, incluindo no Plano Nacional de Viação, a Ligação Ferroviária Rubinéia Aparecida do Taboado-Rondonópolis-Cuiabá, através da construção da ponte rodoferroviária sobre o Rio Paraná. Criada com o arrojo de integrar o Centro-Oeste aos principais portos do País, a ferrovia completa 50 anos desde seus marcos iniciais de planejamento e mobilização institucional, consolidando-se como a espinha dorsal do escoamento da produção agrícola nacional.

A trajetória da Ferronorte é marcada por um complexo esforço técnico e político. Desde os primeiros estudos na década de 1970 até a concessão federal outorgada em 1988, a implantação da ferrovia exigiu a superação de desafios geográficos e econômicos monumentais. Os atos de autorização e as sucessivas



renovações contratuais não foram meros trâmites burocráticos, mas decisões de Estado que viabilizaram a expansão dos trilhos rumo ao coração de Mato Grosso, permitindo que o estado alcançasse o patamar de maior produtor de grãos do Brasil.

A implementação da Ferronorte provocou uma redução drástica e estrutural nos custos logísticos, alterando permanentemente a viabilidade econômica do agronegócio em Mato Grosso. Ao substituir trajetos rodoviários exaustivos e onerosos pela eficiência de escala do modal ferroviário, a produção estadual adquiriu uma competitividade sem precedentes no mercado global. Esse decréscimo sistemático no chamado "Custo Brasil" permitiu que as margens de lucro dos produtores fossem preservadas, garantindo que o estado se consolidasse como o epicentro da produção de grãos do País, mitigando os efeitos da grande distância geográfica em relação aos principais portos oceânicos.

A eficiência no escoamento da produção é materializada pela conexão estratégica e de alta performance entre o terminal de Rondonópolis e o Porto de Santos. Esta artéria logística transformou o sudeste mato-grossense em um centro de inteligência de transportes, permitindo que volumes massivos de commodities sejam movimentados com precisão cronométrica e segurança operacional. A integração fluida entre os trilhos e os terminais portuários não apenas otimizou o desempenho da balança comercial brasileira, mas também estabeleceu um padrão de excelência em infraestrutura que serve como baliza para o planejamento de novos corredores de exportação na América Latina.

Ademais, a ferrovia atuou como o principal vetor para a interiorização do desenvolvimento e a modernização socioeconômica das regiões beneficiadas por seu traçado. O advento dos trilhos não se limitou ao transporte de carga, ele funcionou como um catalisador para o surgimento de polos agroindustriais, atraindo investimentos vultosos em tecnologia, serviços e infraestrutura urbana. A geração de emprego qualificado e o aumento da renda nos municípios do interior promoveram uma descentralização econômica vital, fortalecendo a autonomia



regional e consolidando o direito ao desenvolvimento como um pilar da cidadania para a população mato-grossense.

Por fim, é impossível narrar a epopeia da Ferrovia Vicente Vuolo (Ferronorte) sem render o devido tributo a Francisco Vuolo. Parlamentar visionário e defensor intransigente do modal ferroviário, Vuolo foi o grande artífice político da causa. Sua atuação no Congresso Nacional e junto aos órgãos técnicos foi decisiva para que o projeto saísse do papel. Francisco Vuolo defendeu não apenas uma obra de infraestrutura, ele defendeu uma solução logística que garantisse a soberania econômica de Mato Grosso, deixando um legado de planejamento e dedicação que segue inspirando as políticas públicas de transporte no Brasil.

Diante da magnitude deste marco de 50 anos, propomos a realização desta audiência em conjunto com a Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso, tendo a transmissão conjunta da Tv Senado com a Tv Assembleia, representando um reconhecimento necessário a todos os profissionais, gestores e lideranças que transformaram o sonho dos trilhos na realidade pujante que sustenta a balança comercial brasileira.

Sala da Comissão, de de .

Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)



11



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 27/2026 - CI, seja incluído o seguinte convidado.

- Representante da Associação dos Investidores em Autoprodução de Energia - ABIAPE

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão de representante da Associação dos Investidores em Autoprodução de Energia - ABIAPE é fundamental para ampliar a representatividade do debate, considerando que os impactos do *curtailment* também atingem de forma significativa os empreendimentos de autoprodução de energia elétrica, especialmente aqueles vinculados aos setores industrial, mineral e de infraestrutura.

A participação da entidade permitirá trazer à discussão a visão dos investidores que realizam aportes de longo prazo em geração própria, contribuindo para a avaliação dos efeitos regulatórios, econômicos e de segurança jurídica decorrentes das restrições de geração no Sistema Interligado Nacional, enriquecendo os trabalhos da audiência pública.

Sala da Comissão, 19 de junho de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)



12

REQUERIMENTO Nº DE

Requeiro, nos termos do art. 256 do Regimento Interno do Senado Federal, a retirada, em caráter definitivo, do REQ 16/2026 - CI, que “requer a realização de audiência pública, em conjunto com a Comissão de Assuntos Econômicos e a Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor, com o objetivo de debater a fragilização da cadeia de distribuição de combustíveis no Brasil, os impactos sobre preços e abastecimento, e as alternativas de intervenção estatal no setor”.

JUSTIFICAÇÃO

Perda de objeto

Sala das Sessões, 1º de julho de 2026.

Senador Beto Faro
(PT - PA)



13



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do RQS 49/2026 seja incluído o seguinte convidado:

- o Senhor José Roberto Tadros, Presidente da Conferência Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo.

JUSTIFICAÇÃO

A audiência pública proposta pelo Senador Veneziano Vital do Rêgo cujo tema é a autonomia das agências reguladoras e estabilidade institucional do setor energético brasileiro é de amplo interesse nacional, especialmente dos consumidores de energia elétrica e do setor de combustíveis.

Este debate será mais profundo com a participação do Senhor José Roberto Tadros da Conferência Nacional do Comércio de bens, Serviços e Turismo pois é o porta voz da Confederação que engloba os participantes do setor terciário que são grandes consumidores de energia assim como agentes do comércio de combustíveis.



Diante do exposto, solicita-se o apoio dos nobres pares para aprovação deste requerimento.

Sala da Comissão, 8 de julho de 2026.

Senador Cleitinho
(REPUBLICANOS - MG)



14



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do RQS 46/2026 seja incluído o seguinte convidado:

- o Senhor José Roberto Tadros, Presidente da Conferência Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo.

JUSTIFICAÇÃO

A audiência pública proposta pelo Senador Veneziano Vital do Rêgo pretende realizar um encontro técnico e institucional sobre o fortalecimento da ética concorrencial e a conformidade no mercado de combustíveis. Este formato de debates é de vital importância e precisa da participação de todos os interessados, especialmente os representantes do setor produtivo nacional.

Para que haja representação ampla sugere-se o convite ao Senhor José Roberto Tadros da Conferência Nacional do Comércio de bens, Serviços e Turismo pois é o porta voz da Confederação que engloba todos do setor terciário brasileiro.



Diante do exposto, solicita-se o apoio dos nobres pares para aprovação deste requerimento.

Sala da Comissão, 8 de julho de 2026.

Senador Cleitinho
(REPUBLICANOS - MG)



15



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do RQS 34/2026, incluir o seguinte convidado:.

- Rodrigo Saraiva Marinho - CEO do Instituto Livre Mercado.

Sala da Comissão, 14 de julho de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)



16

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 34/2026 - CI seja incluído o seguinte convidado:

- o Senhor Marcelo Mendonça, Diretor Executivo da Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado - ABEGÁS.

JUSTIFICAÇÃO

A participação da ABEGÁS é importante para levar à audiência a perspectiva do mercado de gás natural, especialmente sobre como o desenvolvimento responsável dos recursos não convencionais pode contribuir para ampliar e diversificar a oferta doméstica, aumentar a segurança energética e estimular a expansão do consumo de gás no país. A entidade também pode contribuir para o debate sobre uma regulamentação que concilie o aproveitamento desse potencial com segurança, sustentabilidade e previsibilidade para novos investimentos.

Sala da Comissão, 25 de agosto de 2026.

Senador Astronauta Marcos Pontes
(PL - SP)



17



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Requeiro, nos termos do art. 222 do Regimento Interno do Senado Federal, inserção em ata de voto de aplauso a **Joselito Geraldo de Sousa, conhecido como Lito Sousa**, por sua relevante contribuição à aviação brasileira, à difusão da cultura de segurança de voo e à democratização do conhecimento sobre o transporte aéreo no País, bem como manifesta solidariedade diante do diagnóstico da Doença de Creutzfeldt-Jakob (DCJ), enfermidade neurológica rara e grave que atualmente enfrenta.

Requeiro, ainda, que seja enviada cópia do presente voto, conforme dados em anexo.

JUSTIFICAÇÃO

Lito Sousa construiu sua trajetória profissional profundamente vinculada à aviação. Antes de alcançar projeção como comunicador, atuou profissionalmente no setor aeronáutico, acumulando experiência nas áreas de manutenção de aeronaves, segurança operacional e prevenção de acidentes.

Esse conhecimento técnico passou a ser compartilhado com o grande público por meio do Aviões e Músicas, projeto que se consolidou como uma das principais referências brasileiras na divulgação de conteúdos sobre aviação. Com linguagem simples e acessível, Lito tornou compreensíveis temas que antes



permaneciam, em grande medida, restritos aos profissionais especializados do setor.

Ao longo dos anos, seu trabalho contribuiu para esclarecer dúvidas sobre o funcionamento das aeronaves, procedimentos de segurança, manutenção, investigação e prevenção de acidentes e operações aeroportuárias, além de combater desinformações e ajudar passageiros a compreender melhor a segurança do transporte aéreo.

O alcance e a relevância dessa atuação ultrapassaram o ambiente digital. Lito tornou-se uma voz reconhecida pela comunidade aeronáutica e recebeu, em 2021, o Destaque SIPAER, concedido pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CENIPA, reconhecimento que evidencia sua contribuição para a disseminação da cultura de segurança e prevenção no setor.

Sua trajetória possui especial pertinência com as atribuições da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, responsável pelo debate e acompanhamento de temas relacionados, entre outros setores estratégicos, à infraestrutura e aos transportes. Reconhecer sua contribuição significa também valorizar iniciativas que promovem informação qualificada, segurança e maior compreensão da sociedade sobre a aviação civil brasileira.

Neste momento, Lito Sousa enfrenta a Doença de Creutzfeldt-Jakob (DCJ), enfermidade neurológica rara, grave e de rápida progressão. Diante do diagnóstico, sua família tem buscado possibilidades de ingresso em estudos e protocolos experimentais, inclusive no exterior, circunstância que despertou ampla mobilização e manifestações de apoio.

A presente iniciativa busca, portanto, prestar uma justa homenagem a uma trajetória dedicada à aviação e ao interesse público e, simultaneamente, manifestar solidariedade a Lito Sousa e a seus familiares neste momento de grande dificuldade.



Por essas razões, mostra-se plenamente justificada a aprovação do presente Voto de Aplauso, Reconhecimento e Solidariedade, como expressão do reconhecimento do Senado Federal pelos relevantes serviços prestados por Lito Sousa à aviação brasileira e à sociedade.

Diante disso, peço aos pares aprovação do presente requerimento.

Sala das Comissões, 24 de agosto de 2026.

Senador Marcos Rogério
(PL - RO)

