



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 02ª REUNIÃO

(3ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)

**11/03/2025
TERÇA-FEIRA
às 09 horas**

**Presidente: Senador Marcos Rogério
Vice-Presidente: VAGO**



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**02ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 11/03/2025.**

02ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

terça-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PL 4495/2019 - Não Terminativo -	SENADOR LUCAS BARRETO	11
2	PL 2688/2024 - Não Terminativo -	SENADOR FERNANDO FARIAS	19
3	PL 3433/2024 - Não Terminativo -	SENADOR FERNANDO FARIAS	30
4	PL 600/2024 - Terminativo -	SENADOR MARCELO CASTRO	42
5	REQ 113/2024 - CI - Não Terminativo -		50
6	REQ 114/2024 - CI - Não Terminativo -		53

7	REQ 115/2024 - CI - Não Terminativo -		58
8	REQ 1/2025 - CI - Não Terminativo -		62
9	REQ 2/2025 - CI - Não Terminativo -		65
10	REQ 3/2025 - CI - Não Terminativo -		68
11	REQ 4/2025 - CI - Não Terminativo -		71
12	REQ 5/2025 - CI - Não Terminativo -		74
13	REQ 6/2025 - CI - Não Terminativo -		77

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)(10)(1)	AM 3303-6230	1 Confúcio Moura(MDB)(10)(1)(8)(11)	RO 3303-2470 / 2163
Veneziano Vital do Rêgo(MDB)(10)(1)(8)(11)	PB 3303-2252 / 2481	2 Efraim Filho(UNIÃO)(10)(1)	PB 3303-5934 / 5931
Fernando Farias(MDB)(10)(1)	AL 3303-6266 / 6273	3 Fernando Dueire(MDB)(10)(1)	PE 3303-3522
Jayne Campos(UNIÃO)(3)(10)	MT 3303-2390 / 2384 / 2394	4 Zequinha Marinho(PODEMOS)(3)(10)	PA 3303-6623
Professora Dorinha Seabra(UNIÃO)(3)(10)	TO 3303-5990 / 5995 / 5900	5 Marcelo Castro(MDB)(10)(3)	PI 3303-6130 / 4078
Carlos Viana(PODEMOS)(7)(10)	MG 3303-3100 / 3116	6 Sergio Moro(UNIÃO)(7)(10)	PR 3303-6202
Plínio Valério(PSDB)(9)(10)	AM 3303-2898 / 2800	7 Jader Barbalho(MDB)(14)	PA 3303-9831 / 9827 / 9832

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PSB, PSD)

Cid Gomes(PSB)(4)	CE 3303-6460 / 6399	1 Jorge Kajuru(PSB)(4)	GO 3303-2844 / 2031
Otto Alencar(PSD)(4)	BA 3303-3172 / 1464 / 1467	2 Angelo Coronel(PSD)(4)	BA 3303-6103 / 6105
Irajá(PSD)(4)	TO 3303-6469 / 6474	3 Nelsinho Trad(PSD)(4)	MS 3303-6767 / 6768
Daniella Ribeiro(PSD)(4)	PB 3303-6788 / 6790	4 Vanderlan Cardoso(PSD)(4)	GO 3303-2092 / 2099
Margareth Buzetti(PSD)(4)	MT 3303-6408	5 Lucas Barreto(PSD)(4)	AP 3303-4851

Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)

Jaime Bagattoli(PL)(2)	RO 3303-2714	1 Dra. Eudócia(PL)(2)	AL 3303-6083
Marcos Rogério(PL)(2)	RO 3303-6148	2 Rogerio Marinho(PL)(2)	RN 3303-1826
Wellington Fagundes(PL)(2)	MT 3303-6219 / 3778 / 3772 / 6209 / 6213 / 3775	3 Eduardo Gomes(PL)(2)	TO 3303-6349 / 6352
Wilder Morais(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)	ES 3303-9054 / 6743
Rogério Carvalho(PT)(6)	SE 3303-2201 / 2203	2 Randolfe Rodrigues(PT)(6)	AP 3303-6777 / 6568
Weverton(PDT)(6)	MA 3303-4161 / 1655	3 Leila Barros(PDT)(6)	DF 3303-6427
VAGO		4 VAGO	

Bloco Parlamentar Aliança(PP, REPUBLICANOS)

Esperidião Amin(PP)(5)	SC 3303-6446 / 6447 / 6454	1 Tereza Cristina(PP)(13)	MS 3303-2431
Laércio Oliveira(PP)(5)(12)	SE 3303-1763 / 1764	2 Luis Carlos Heinze(PP)(5)(12)	RS 3303-4124 / 4127 / 4129 / 4132
Mecias de Jesus(REPUBLICANOS)(5)	RR 3303-5291 / 5292	3 Cleitinho(REPUBLICANOS)(5)	MG 3303-3811

- (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 Rogerio, Wellington Fagundes e Wilder Morais 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. 008/2025-BLVANG).
- (3) Em 18.02.2025, os Senadores Jayne 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. 012/2025-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. 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. 002/2025-GABLI/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. 026/2025-GLPDT).
- (7) 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).
- (8) 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).
- (9) 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).
- (10) Em 19.02.2025, os Senadores Eduardo Braga, Confúcio Moura, Fernando Farias, Jayne 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).
- (11) 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).
- (12) 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-GABLI/BLALIAN).
- (13) Em 25.02.2025, a Senadora Tereza Cristina foi indicada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Aliança, para compor a comissão (Of. nº 009/2025-BLALIAN).
- (14) 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).

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.gov.br



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA

3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
57ª LEGISLATURA

Em 11 de março de 2025
(terça-feira)
às 09h

PAUTA

02ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

	Deliberativa
Local	Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 13

Atualizações:

1. Textos do item 4 e dos requerimentos. (07/03/2025 17:23)

PAUTA

ITEM 1

PROJETO DE LEI Nº 4495, DE 2019

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, para conferir liberdade de preços nos serviços de praticagem prestados em regime de livre iniciativa econômica e livre concorrência.

Autoria: Senador Styvenson Valentim

Relatoria: Senador Lucas Barreto

Relatório: Pela prejudicialidade

Observações:

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

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

ITEM 2

PROJETO DE LEI Nº 2688, DE 2024

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para destinar a renda de 1 (um) concurso por ano da loteria de prognósticos numéricos ao Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap).

Autoria: Senador Fernando Dueire

Relatoria: Senador Fernando Farias

Relatório: Pela aprovação com emendas

Observações:

1. Em 10/12/2024, foi concedida vista coletiva, nos termos regimentais.

2. A matéria será apreciada pela CAE.

3. Votação simbólica.

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

ITEM 3

PROJETO DE LEI Nº 3433, DE 2024

- Não Terminativo -

Regula a securitização de ativos ambientais, destinada à conversão de créditos ambientais em recursos monetários.

Autoria: Senador Fernando Dueire

Relatoria: Senador Fernando Farias

Relatório: Pela aprovação com emendas

Observações:

- 1- A matéria será apreciada pela CMA e pela CAE.
- 2- Votação simbólica.

Textos da pauta:

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

ITEM 4**PROJETO DE LEI Nº 600, DE 2024****- Terminativo -**

Denomina “Rodovia Pedro Inacio Wiegert” o trecho da rodovia BR-163 compreendido entre o município de Guarantã do Norte e a divisa do estado do Mato Grosso com o estado do Pará.

Autoria: Senador Wellington Fagundes

Relatoria: Senador Marcelo Castro

Relatório: Pela aprovação com emendas

Observações:

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

Textos da pauta:

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

ITEM 5**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 113, DE 2024**

Requer a realização de audiência pública para debater questões técnicas atinentes a repactuação da concessão da rodovia BR-163 no Mato Grosso do Sul, administrada pela MSVia, controlada pelo grupo CCR, com objetivo de conferir transparência a respeito das razões técnicas, bem como a necessidade de esclarecimento sobre pontos como estudo de viabilidade técnica e financeira, estudo de impacto pelo descumprimento das exigências impostas pelo contrato no período anterior e o estabelecimento de prazos e metas para que tenha-se a BR-163 totalmente duplicada.

Autoria: Senador Nelsinho Trad

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 6**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 114, DE 2024**

Requer audiência pública para promover a prestação de contas e de esclarecimentos por parte do Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica sobre o aumento na tarifa de energia elétrica do Estado do Amapá proposto pela Aneel, previsto para entrar em vigor em 13 de dezembro de 2024.

Autoria: Senador Randolfe Rodrigues

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 7****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 115, DE 2024**

Requer que sejam convidados a comparecer perante a Comissão de Serviços de Infraestrutura a fim de prestar informações sobre a política tarifária de energia praticada desde a privatização da CEA - Companhia de Energia do Amapá e o reajuste tarifário anual de 2024 da Equatorial Energia, os senhores Sandoval de Araújo Feitosa Neto, Diretor Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica, e Augusto Dantas Borges, Diretor Executivo da Equatorial Energia - Amapá.

Autoria: Senador Lucas Barreto

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 8****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 1, DE 2025**

Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de debater sobre a segurança das "obras de arte especiais" (OAE) das rodovias federais sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), classificadas como em estado ruim ou crítico, bem como sobre as medidas necessárias para o aprimoramento dos mecanismos de gestão da segurança dessas OAE no território nacional.

Autoria: Senador Wellington Fagundes

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 9****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 2, DE 2025**

Requer a realização de audiência pública com o Ministro de Estado de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, com o objetivo de debater o plano de trabalho do Ministério para os próximos dois anos.

Autoria: Senador Confúcio Moura

Textos da pauta:[Requerimento \(CI\)](#)**ITEM 10****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 3, DE 2025**

Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de debater a "mobilidade aérea avançada: Aeronaves de Propulsão Elétrica e Decolagem e Pouso Vertical (eVTOL) – a era dos carros voadores".

Autoria: Senador Confúcio Moura

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 11****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 4, DE 2025**

Requer a realização de audiência pública com o Ministro de Estado dos Transportes, Renan Filho, com o objetivo de debater o plano de trabalho do Ministério para os próximos dois anos.

Autoria: Senador Confúcio Moura

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 12****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 5, DE 2025**

Nos termos do art. 71, inciso IV, da Constituição Federal, combinado com o art. 90, inciso X, do Regimento Interno do Senado Federal, requer que seja solicitado, ao Tribunal de Contas da União, que realize inspeções e auditoria de natureza contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial sobre o Processo Licitatório de Concessão da Rodovia BR-364.

Autoria: Senador Jaime Bagattoli

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)**ITEM 13****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 6, DE 2025**

Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de debater sobre a concessão da BR-364 em Rondônia.

Autoria: Senador Marcos Rogério

Textos da pauta:[Requerimento](#) (CI)

1



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lucas Barreto

PARECER Nº , DE 2025

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 4495, de 2019, do Senador Styvenson Valentim, que *altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, para conferir liberdade de preços nos serviços de praticagem prestados em regime de livre iniciativa econômica e livre concorrência.*

Relator: Senador **LUCAS BARRETO**

I – RELATÓRIO

Chega para análise desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), o PL nº 4.495, de 2019, do Senador Styvenson Valentim, que “altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, para conferir liberdade de preços nos serviços de praticagem prestados em regime de livre iniciativa econômica e livre concorrência”.

O projeto é composto de três artigos, sendo que o primeiro e o segundo alteram a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário – LESTA), para (art. 1º) determinar que a autoridade marítima somente possa fixar o preço do serviço de praticagem “se a prestação do serviço ocorrer em regime de monopólio”, e para determinar que “o serviço de praticagem submete-se aos princípios da liberdade de iniciativa econômica e da livre concorrência e poderá, assim, adotar o regime de preços de livre mercado,



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lucas Barreto

sem interferência estatal”. Por fim, o terceiro artigo do projeto determina a vigência imediata da lei que vier a decorrer de sua aprovação.

Na justificação, o autor informa que o projeto visa a modernizar o controle do tráfego marítimo na área dos portos, e “eliminar dúvidas quanto à questão do preço livre para o serviço [de praticagem], se prestado em regime de concorrência”. Assim, acredita o autor, o projeto teria “o condão de reduzir o Custo Brasil na navegação”.

A proposta foi distribuída à CI e à CAS, a quem compete decisão terminativa. Não lhe foram oferecidas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

A análise aqui realizada será bastante sucinta em função da edição recente da Lei nº 14.813, de 15 de janeiro de 2024, a qual tem como ementa: “altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos serviços de praticagem; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)”. De fato, esta Lei trata dos mesmos assuntos do PL aqui analisado, embora diverjam quanto à orientação a ser dada à praticagem no Brasil.

Nesse sentido, pode-se dizer que o Senado, tacitamente, já tenha se manifestado contrariamente ao PL nº 4.495, de 2019, uma vez que aprovou, em dezembro de 2023, o PL nº 757, de 2022, o qual, por sua vez, resultou na mencionada Lei nº 14.813, de 2024. Em face disso, entendemos que o projeto analisado deva ser declarado prejudicado, à luz do que determina o art. 334 do Regimento Interno do Senado Federal.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela declaração de **prejudicialidade** do Projeto de Lei nº 4.495, de 2019.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lucas Barreto

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, para conferir liberdade de preços nos serviços de praticagem prestados em regime de livre iniciativa econômica e livre concorrência.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O inciso II do parágrafo único do art. 14 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 14.**

Parágrafo único.

II – fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem, se a prestação do serviço ocorrer em regime de monopólio;

.....” (NR)

Art. 2º A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 14-A:

“**Art. 14-A.** O serviço de praticagem submete-se aos princípios da liberdade de iniciativa econômica e da livre concorrência e poderá, assim, adotar o regime de preços de livre mercado, sem interferência estatal.”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O projeto que ora apresentamos visa a modernizar o controle do tráfego marítimo na área dos portos.

Isso porque a regulação econômica dos preços cobrados pelo serviço de praticagem não deve ser atribuição da autoridade marítima, que deve exercer funções concernentes aos aspectos de segurança da navegação. No caso específico da navegação, a regulação econômica é uma atribuição claramente associada à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), e as alterações que propomos visam apenas a eliminar dúvidas quanto à questão do preço livre para o serviço, se prestado em regime de concorrência.

Assim decidiu a Segunda Turma do STJ, ao afirmar não ser válido o disposto no inciso II do artigo 1º do Decreto nº 7860, de 2012, que estabelece a intervenção da autoridade pública na atividade de praticagem para promover, de forma ordinária e permanente, a fixação dos preços máximos a serem pagos na contratação dos serviços em cada zona portuária (REsp 1.662.196-RJ, Rel. Min. Og Fernandes, julgado em 19/09/2017).

São esses, portanto, os motivos que nos levam a propor as alterações que ora apresentamos, e que acreditamos terão o condão de reduzir o Custo Brasil na navegação em águas brasileiras.

Sala das Sessões,

Senador STYVENSON VALENTIM



SF/19202.74170-10



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4495, DE 2019

Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, para conferir liberdade de preços nos serviços de praticagem prestados em regime de livre iniciativa econômica e livre concorrência.

AUTORIA: Senador Styvenson Valentim (PODEMOS/RN)



[Página da matéria](#)

LEGISLAÇÃO CITADA

- Decreto nº 7.860, de 6 de Dezembro de 2012 - DEC-7860-2012-12-06 - 7860/12
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:2012;7860>
 - inciso II do artigo 1º
- Lei nº 9.537, de 11 de Dezembro de 1997 - Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - 9537/97
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9537>
 - inciso II do parágrafo 1º do artigo 14

2



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Fernando Farias**

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 2688, de 2024, do Senador Fernando Dueire, que *altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para destinar a renda de 1 (um) concurso por ano da loteria de prognósticos numéricos ao Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap).*

Relator: Senador **FERNANDO FARIAS**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Serviços de infraestrutura o Projeto de Lei (PL) nº 2688, de 2024, de autoria do Senador Fernando Dueire, que *altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para destinar a renda de 1 (um) concurso por ano da loteria de prognósticos numéricos ao Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap).*

O PL nº 2688, de 2024, é composta de três (3) artigos. O art. 1º retoma a epígrafe, definindo o objeto da proposição.

O art. 2º acrescenta o art. 16-A à Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018. Por meio dele, a renda líquida de 1 (um) concurso da loteria de prognósticos numéricos por ano será destinada ao Funcap, em que a renda líquida é definida como a arrecadação, deduzida do pagamento de prêmios, do imposto de renda sobre a premiação e das despesas de custeio e manutenção do agente operador, conforme o § 2º deste novo artigo. Conforme o § 1º, a data de realização deste concurso será definida posteriormente pelo agente operador da loteria de prognósticos numéricos.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Fernando Farias**

O art. 3º do PL nº 2688, de 2024, traz a cláusula de vigência imediata.

A matéria foi distribuída à esta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e, posteriormente, será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), em caráter terminativo.

No prazo regimental, não foram oferecidas emendas.

II – ANÁLISE

Conforme o inciso II do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CI opinar sobre assuntos correlatos aos serviços de infraestrutura. Como alega o autor da proposição em sua brilhante Justificação, a infraestrutura das cidades precisa de adequações para se tornar resiliente a eventos climáticos extremos que tendem a ocorrer, de modo cada vez mais frequente. Considerando que o objetivo da proposição é aumentar a resiliência da infraestrutura urbana, o PL nº 2688, de 2024, está dentro das competências regimentais da CI.

Quanto à constitucionalidade, não verificamos óbices, pois a Constituição Federal estabelece que é competência da União legislar sobre sistemas de consórcios e sorteios (art. 22, inciso XX) e os termos apresentados para a proposição não violam as cláusulas pétreas nem incorrem em vício de iniciativa.

A proposição inova o ordenamento jurídico, atentando-se ao pré-requisito da juridicidade. Quanto à técnica legislativa, respeitou-se integralmente a Lei Complementar nº 95, de 1998. Durante o processo legislativo, não houve violações ao RISF, logo, por respeitar o processo regimental de leis ordinárias, o pré-requisito da regimentalidade foi cumprido.

Como caberá à CAE a decisão terminativa, deixaremos a avaliação econômica da medida para a última comissão, tendo em vista sua competência para essa avaliação. Por isso, nesta Análise focalizaremos o mérito do PL nº 2688, de 2024, para a infraestrutura urbana, tendo em vista as mudanças climáticas.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável foram criados pelos países-membros da Organização das Nações Unidas (ONU) na Agenda 2030. No caso em tela, o ODS 11 fixa o objetivo de “tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”. Para cumprir esse objetivo, são estabelecidas diversas metas, dentre as quais, gostaríamos de destacar duas.

A primeira é a Meta 11.5 que dispõe sobre a necessidade de “até 2030, reduzir significativamente o número de mortes e o número de pessoas afetadas por catástrofes e substancialmente diminuir as perdas econômicas diretas causadas por elas em relação ao produto interno bruto global, incluindo os desastres relacionados à água, com o foco em proteger os pobres e as pessoas em situação de vulnerabilidade”¹.

A segunda que destacamos é a Meta 11.b, fixada pelo Brasil, que determina a necessidade de “até 2030, aumentar significativamente o número de cidades que possuem políticas e planos desenvolvidos e implementados para mitigação, adaptação e resiliência a mudanças climáticas e gestão integrada de riscos de desastres de acordo com o Marco de Sendai para Redução de Riscos de Desastres 2015-2030”².

O autor do PL nº 2688, de 2024, sensível às trágicas inundações que afligiram o Rio Grande do Sul em 2024, lembra que:

“Dezenas de pessoas perderam suas vidas, enquanto centenas de milhares tiveram que sair de suas casas às pressas, sem nenhuma garantia ou previsão de quando poderão retornar. Por sua vez, enquanto os prejuízos bilionários são calculados, ainda que a infraestrutura das cidades inundadas seja reconstruída, não há garantia de que tragédias semelhantes não voltarão a ocorrer.

Pelo contrário, considerando os relatórios nacionais e internacionais sobre mudanças climáticas e suas consequências, há probabilidade crescente de que o planeta Terra enfrente eventos climáticos intensos, tanto pela seca extrema como pelas inundações e enchentes.”

Ou seja, o autor reconhece que a tragédia do Rio Grande do Sul não foi um caso esporádico, mas sim um evento climático extremo que tende a se repetir periodicamente à medida que se agravam as mudanças climáticas. Nesse sentido, a infraestrutura urbana tem que se tornar resiliente às novas

¹ Referência: <https://www.ipea.gov.br/ods/ods11.html> (acesso: 18 de setembro de 2024)

² Ibidem.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Fernando Farias**

condições climáticas, com um foco na proteção da vida humana, especialmente da população carente, que é a que mais sofre com os eventos extremos.

Destinar os recursos de um concurso da loteria de prognósticos numéricos é meritório ao aumentar os recursos disponíveis a obras e ações que promovam a resiliência climática das cidades brasileiras. Contudo, não basta que sejam feitas quaisquer ações com o pretense objetivo de garantir o enfrentamento aos eventos climáticos extremos. É preciso que sejam estabelecidos critérios qualitativos para essas ações, as quais estão fixadas no Marco Sendai, mencionado na Meta 11.b. Por isso, oferecemos uma emenda ao PL nº 2688, de 2024, para acrescentar novo art. 3º, renumerando o subsequente. Este novo art. 3º, a ser incluído pela emenda que ora propomos, altera o art. 8º da Lei nº 12.340, de 2010, de modo a incluir, dentre as competências do Funcap, o apoio a medidas que promovam a resiliência das cidades e agrupamentos urbanos aos eventos climáticos extremos, conforme os parâmetros definidos no Marco Sendai. Por conseguinte, torna-se necessário ajustar a ementa e o art. 1º.

III – VOTO

Pelo exposto, opinamos pela constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e regimentalidade, e, quanto ao mérito, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 2688, de 2024, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº - CI

Dê-se à ementa, ao art. 1º e ao art. 3º do Projeto de Lei nº 2688, de 2024, a seguinte redação, renumerando-se o artigo subsequente:

“Altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para destinar a renda de 1 (um) concurso por ano da loteria de prognósticos numéricos ao Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap) e altera a Lei nº 12.340, de 2010, para prever, entre os objetivos do Funcap, o custeio de ações de resiliência das cidades e agrupamentos urbanos a eventos climáticos extremos.”



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

“**Art. 1º** Esta Lei altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para destinar a renda de 1 (um) concurso por ano da loteria de prognósticos numéricos ao Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap) e altera a Lei nº 12.340, de 2010, para prever, entre os objetivos do Funcap, o custeio de ações de resiliência das cidades e agrupamentos urbanos a eventos climáticos extremos.”

“**Art. 3º** O art. 8º da Lei nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010, passa a vigorar com a seguinte redação:

‘**Art. 8º**
.....

III - ações de apoio à comunidade em situação de vulnerabilidade; e

IV - ações de apoio à resiliência das cidades e dos agrupamentos urbanos a eventos climáticos extremos.

.....
§ 3º As ações de promoção da resiliência da infraestrutura urbana de que trata o inciso IV do caput deverão respeitar as boas práticas nacionais e internacionais, inclusive o Marco de Sendai para Redução de Riscos e Desastres, de 2015, ou documento que vier a substituí-lo, nos termos do regulamento.’ (NR)”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 2688, DE 2024

Altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para destinar a renda de 1 (um) concurso por ano da loteria de prognósticos numéricos ao Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap).

AUTORIA: Senador Fernando Dueire (MDB/PE)



[Página da matéria](#)



PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

Altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para destinar a renda de 1 (um) concurso por ano da loteria de prognósticos numéricos ao Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para destinar a renda de 1 (um) concurso por ano da loteria de prognósticos numéricos ao Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap).

Art. 2º A Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 16-A:

“**Art. 16-A** A renda líquida de 1 (um) concurso por ano da loteria de prognósticos numéricos será destinada ao Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), regulamentado pela Lei nº 12.340, de 2010.

§ 1º A data de realização do concurso de que trata este artigo, a cada ano, será estabelecida pelo agente operador da loteria de prognósticos numéricos, dentre os concursos programados.

§ 2º Para os efeitos do disposto neste artigo, considera-se renda líquida a resultante da arrecadação do concurso, deduzidas as parcelas destinadas à cobertura de despesas de custeio e manutenção do agente operador da loteria de prognósticos numéricos e ao pagamento de prêmios e o recolhimento do imposto de renda incidente sobre a premiação.”

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.





JUSTIFICAÇÃO

As intensas chuvas que ocorreram no Estado do Rio Grande do Sul resultaram na pior enchente já registrada em sua história. Dezenas de pessoas perderam suas vidas, enquanto centenas de milhares tiveram que sair de suas casas às pressas, sem nenhuma garantia ou previsão de quando poderão retornar. Por sua vez, enquanto os prejuízos bilionários são calculados, ainda que a infraestrutura das cidades inundadas seja reconstruída, não há garantia de que tragédias semelhantes não voltarão a ocorrer.

Pelo contrário, considerando os relatórios nacionais e internacionais sobre mudanças climáticas e suas consequências, há probabilidade crescente de que o planeta Terra enfrente eventos climáticos intensos, tanto pela seca extrema como pelas inundações e enchentes.

Diante desse cenário, o Poder Público brasileiro tem envidado esforços em diversas frentes para mitigar as consequências desastrosas para nosso país, com o instituir de políticas públicas que objetivam transformar aspectos sociais e econômicos. Além do desafio da transformação em si, o Estado enfrenta os limites dos recursos financeiros de que dispõe, de forma que iniciativas que minimizem o impacto orçamentário devem ser fomentadas.

Assim, apresento a seguinte proposição, para estabelecer que a renda líquida de 1 (um) concurso por ano de loterias de prognóstico numérico seja destinada ao Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap), importante instrumento de que o Estado brasileiro dispõe para executar ações de prevenção em áreas de risco de desastres e de resposta e de recuperação em áreas atingidas por desastres.

É importante observar que a Lei nº 13.756, de 2018, de maneira semelhante, já estabelece a destinação da renda líquida de 3 (três) concursos por ano da loteria de prognósticos esportivos a relevantes entidades da sociedade civil que enumera, de forma que esta proposição não encontra óbices quanto aos aspectos de constitucionalidade e juridicidade.

Portanto, peço o apoio dos nobres parlamentares para a aprovação desta relevante proposição.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **FERNANDO DUEIRE**

Sala das Sessões,

Senador **FERNANDO DUEIRE**



LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 12.340, de 1º de Dezembro de 2010 - LEI-12340-2010-12-01 - 12340/10
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2010;12340>
- Lei nº 13.756, de 12 de Dezembro de 2018 - LEI-13756-2018-12-12 - 13756/18
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2018;13756>

3



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 3433, de 2024, do Senador Fernando Dueire, que *regula a securitização de ativos ambientais, destinada à conversão de créditos ambientais em recursos monetários.*

Relator: Senador **FERNANDO FARIAS**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 3433, de 2024, que regula a securitização de ativos ambientais, com o objetivo de transformar créditos e direitos ambientais em recursos financeiros. A proposta busca fomentar o financiamento de empresas de infraestrutura que promovam inovações tecnológicas sustentáveis, além de assegurar a implementação de projetos de conservação ambiental e desenvolvimento sustentável.

O projeto é composto por doze artigos, que definem a criação de Sociedades de Propósito Específico (SPEs) para a titularidade de ativos e emissão de títulos lastreados em créditos ambientais; a classificação de risco dos ativos securitizados, a ser realizada por agências credenciadas, com ampla divulgação aos investidores; bem como a emissão e negociação de Certificados de Recebíveis Ambientais, vinculados a projetos que atendam a critérios de sustentabilidade, com foco em reflorestamento, energia renovável e manejo sustentável de recursos naturais.

O PL também abre a possibilidade de que incentivos fiscais sejam conferidos em momento oportuno, por meio de legislação específica, bem como possibilidade de linhas de crédito especiais para fomentar a adesão ao modelo.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

A Justificação do projeto destaca que a securitização de ativos ambientais é uma solução inovadora para alavancar recursos privados destinados a iniciativas sustentáveis, promovendo ao mesmo tempo o desenvolvimento econômico e a conservação ambiental.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) opinar sobre matérias pertinentes a "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".

A proposição em análise está diretamente vinculada à infraestrutura e ao desenvolvimento sustentável, uma vez que regula mecanismos financeiros voltados ao financiamento de projetos de conservação ambiental e inovação tecnológica no setor de infraestrutura. Portanto, encontra-se dentro da competência desta Comissão.

Nesse mesmo sentido, a matéria está em conformidade com o art. 22, inciso IV, da Constituição Federal (CF), que estabelece a competência privativa da União para legislar sobre energia. Tal competência abrange o planejamento e a regulação de atividades relacionadas à produção, transporte, distribuição e uso de energia, incluindo mecanismos de mercado que incentivem práticas sustentáveis, como os tratados na proposição em análise.

Ademais, o art. 225 da CF assegura o direito a um meio ambiente ecologicamente equilibrado e impõe ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo. A proposta contribui para o cumprimento desse mandamento constitucional ao criar instrumentos financeiros que fomentam a conservação ambiental e promovem o uso sustentável dos recursos naturais.

Outrossim, o PL atende aos princípios constitucionais da ordem econômica previstos no art. 170 da CF, que incluem a defesa do meio ambiente e a promoção do desenvolvimento sustentável como fundamentos da livre iniciativa e da função social da propriedade.

No mérito, o Projeto representa um avanço significativo ao alinhar o desenvolvimento econômico com a sustentabilidade ambiental. A



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

operacionalização da securitização de ativos ambientais demonstra viabilidade financeira e adequação à legislação vigente, promovendo transparência e segurança jurídica para investidores e beneficiários.

Além disso, o modelo proposto fortalece a economia verde, canalizando recursos para iniciativas que mitigam os impactos das mudanças climáticas e preservam a biodiversidade, contribuindo para a redução de desigualdades regionais ao financiar projetos que promovem o desenvolvimento sustentável e a inovação tecnológica em diversas áreas, incluindo energia renovável e manejo sustentável de recursos naturais.

A fim de aprimorar o modelo proposto, propomos a inclusão de três emendas. A primeira emenda proposta estabelece estruturas simplificadas para emissão de títulos lastreados em ativos ambientais, reduzindo burocracias e custos operacionais. Entre as simplificações, destacam-se a dispensa da publicação de prospectos completos, a possibilidade de se utilizar plataformas digitais para registro e negociação, e a supervisão simplificada por agente fiduciário independente. Tais medidas facilitam o ingresso de empresas menores no mercado, promovendo a inclusão e o desenvolvimento sustentável.

A segunda emenda apresentada traz um mecanismo inovador de proteção ao investidor, prevendo a criação de fundos garantidores para mitigar riscos financeiros associados à volatilidade do mercado de Certificados de Recebíveis Ambientais. Esses fundos assegurariam um retorno mínimo sobre os investimentos, proporcionando maior segurança e atratividade para investidores individuais, especialmente os de pequeno porte. Essa iniciativa é essencial para estimular a participação de novos investidores no mercado, fomentando a liquidez e a expansão do setor.

A terceira emenda prevê a aplicação subsidiária da Lei nº 14.430, de 3 de agosto de 2022, a fim de assegurar a completude normativa do regime jurídico específico para ativos ambientais, garantindo segurança jurídica em casos omissos. Essa abordagem preserva a autonomia do novo regime, atendendo às particularidades dos ativos ambientais, como créditos de carbono e serviços ecossistêmicos, que demandam regulação diferenciada. Ademais, permite a harmonização com normas gerais já consolidadas, sem comprometer a especificidade e a inovação necessárias para fomentar projetos sustentáveis e atrair investimentos ao setor ambiental.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

O conjunto dessas emendas representa um equilíbrio entre simplificação regulatória e proteção ao mercado. Ao mesmo tempo em que reduz barreiras de entrada para pequenas e médias empresas, garantindo sua competitividade, as propostas também asseguram a estabilidade e a confiança necessárias para o crescimento do mercado de títulos ambientais, dentro de um ambiente de segurança jurídica. Dessa forma, contribuem para um ambiente de negócios mais inclusivo e sustentável, alinhado às metas ambientais e econômicas do país.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei (PL) nº 3433, de 2024, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº - CI

Incluam-se os parágrafos 8º, 9º e 10 ao art. 3º do Projeto de Lei (PL) nº 3433, de 2024:

“Art. 3º

.....

§ 8º Pequenas e médias empresas poderão optar pela utilização de estruturas simplificadas para a emissão de títulos lastreados em ativos ambientais, na forma do regulamento.

§ 9º As estruturas simplificadas consistem em:

I - dispensa da obrigatoriedade de publicação de prospectos completos, podendo ser utilizados relatórios simplificados que contenham as informações mínimas necessárias para a análise de risco pelos investidores;

II - utilização de plataformas digitais ou sistemas automatizados para o registro e a negociação dos títulos;

III - supervisão simplificada dos fluxos financeiros por agente fiduciário independente, assegurando a destinação exclusiva dos recursos às obrigações dos títulos emitidos.

§ 10 A simplificação prevista no § 9º será aplicável exclusivamente às empresas que cumprirem os critérios de porte estabelecidos na regulamentação e não impliquem em riscos significativos à transparência ou à segurança das operações.

.....”



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

EMENDA Nº - CI

Inclua-se o seguinte parágrafo 4º ao art. 8º do Projeto de Lei (PL) nº 3433, de 2024:

“Art. 8º

§ 4º Para mitigar os riscos financeiros associados à volatilidade do mercado, poderão ser instituídos fundos garantidores destinados a assegurar o retorno mínimo sobre os investimentos em Certificados de Recebíveis Ambientais, na forma de regulamento.

.....”

EMENDA Nº - CI

Dê-se ao art. 12 do Projeto de Lei (PL) nº 3433, de 2024 a seguinte redação e renumere-se os demais artigos:

“Art. 12. Na ausência de normas específicas sobre securitização de ativos ambientais incidentes sobre as operações reguladas por esta Lei, aplicam-se subsidiariamente as disposições da Lei nº 14.430, de 3 de agosto de 2022.

.....”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 3433, DE 2024

Regula a securitização de ativos ambientais, destinada à conversão de créditos ambientais em recursos monetários.

AUTORIA: Senador Fernando Dueire (MDB/PE)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

Regula a securitização de ativos ambientais, destinada à conversão de créditos ambientais em recursos monetários.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei regula a securitização de ativos ambientais, transformando créditos e direitos ambientais em recursos financeiros com o objetivo de financiar empresas do setor de infraestrutura que promovam inovações tecnológicas sustentáveis; e assegurar a implementação de projetos que contribuam para a conservação ambiental e desenvolvimento sustentável.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

- I. Securitização de ativos ambientais: a operação de financeirização de créditos e direitos ambientais, agrupando-os em pacotes para conversão em títulos negociáveis, cujos rendimentos são destinados a financiar empresas de infraestrutura que contribuem para inovação e sustentabilidade;
- II. Ativos ambientais: recursos ou benefícios derivados da utilização sustentável de componentes ambientais, créditos de carbono gerados por projetos de redução de emissões de gases de efeito estufa; direitos de exploração sustentável de recursos hídricos, florestais e da biodiversidade; e serviços ecossistêmicos que incluem regulação climática, proteção de nascentes e conservação de habitats;
- III. Serviços ecossistêmicos: os benefícios que as pessoas obtêm dos ecossistemas, como a produção de alimentos e água; regulação de inundações, secas, degradação da terra e doenças; benefícios recreativos, espirituais e estéticos; e serviços de suporte empregados na formação de solo e ciclos de nutrientes.



Art. 3º As empresas interessadas em securitizar créditos ativos devem criar uma sociedade de propósito específico (SPE), que será a titular dos ativos e responsável pela emissão dos títulos, com registro formalizado de acordo com a legislação vigente na época de sua criação e ter seu funcionamento e contabilidade independentes da empresa originadora.

§1º Todos os pacotes de créditos ativos destinados à securitização devem ser submetidos à análise e classificação por uma agência de classificação de risco credenciada.

§2º A classificação de risco deve ser divulgada aos potenciais investidores como parte do prospecto da emissão de títulos.

§3º A SPE poderá emitir títulos lastreados pelos créditos ativos agregados, os quais deverão ser aprovados pelo órgão regulador competente.

§4º A venda dos títulos deve ser realizada por meio de instituições financeiras licenciadas e pode incluir a participação de bancos de investimento, corretoras e outros intermediários financeiros.

§5º As condições de venda, incluindo preço, taxa de juros e prazos de pagamento, devem ser determinadas com base na classificação de risco e nas condições de mercado.

§6º A SPE deve fornecer relatórios periódicos sobre o desempenho dos ativos securitizados e o status dos pagamentos e obrigações financeiras.

§7º Estes relatórios devem ser disponibilizados aos investidores e ao órgão regulador de forma periódica.

Art. 4º Poderão operar no sistema de securitização de ativos ambientais:

- I. Instituições financeiras autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil;
- II. Companhias securitizadoras de ativos ambientais, constituídas especificamente para esta finalidade.



Art. 5º As companhias securitizadoras de ativos ambientais têm como finalidade a aquisição de direitos creditórios ambientais e a emissão de Certificados de Recebíveis Ambientais, e devem cumprir requisitos de transparência e governança estipulados na forma de regulamento.

Art. 6º O financiamento de projetos ambientais por meio da emissão de Certificados de Recebíveis Ambientais destina-se a apoiar iniciativas que contribuam para a conservação e recuperação do meio ambiente, a redução de emissões de gases de efeito estufa, a preservação da biodiversidade, e a sustentabilidade de recursos naturais.

Art. 7º Poderão ser objeto de financiamento por meio de Certificados de Recebíveis Ambientais:

- I. Projetos de reflorestamento ou recuperação de áreas degradadas;
- II. Projetos de energia renovável que contribuam para a redução de emissões de carbono;
- III. Projetos de manejo sustentável de recursos naturais, incluindo água, flora e fauna;
- IV. Iniciativas de conservação de ecossistemas e biodiversidade;
- V. Projetos de desenvolvimento urbano sustentável que promovam a redução do impacto ambiental.

Art. 8º As condições de financiamento serão definidas com base na natureza e no impacto ambiental do projeto, incluindo:

- I. Prazos de maturidade dos Certificados de Recebíveis Ambientais, que deverão ser compatíveis com a duração e a natureza do projeto financiado;
- II. Taxas de juros, que poderão ser subsidiadas ou diferenciadas, conforme a relevância e urgência ambiental do projeto;
- III. Garantias oferecidas, que poderão incluir garantias físicas, garantias corporativas ou garantias do governo.



Art. 9º As companhias securitizadoras de ativos ambientais serão responsáveis por avaliar a viabilidade e o impacto ambiental dos projetos, utilizando critérios de sustentabilidade e conformidade ambiental; inclusive a análise de risco ambiental e social, estimativa de redução de emissões de gases de efeito estufa, e benefícios para a comunidade local e para a biodiversidade.

Art. 10. O Certificado de Recebíveis Ambientais é um título de crédito nominativo, de livre negociação, lastreado em créditos ambientais, que constitui promessa de pagamento em dinheiro.

Art. 11. Empresas que participam da securitização de ativos ambientais, conforme definido nesta Lei, poderão se beneficiar de incentivos fiscais e linhas de crédito especiais, de acordo com os critérios a serem estabelecidos em regulamentação própria.

Art. 12. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A urgência em promover práticas sustentáveis e inovações tecnológicas no contexto atual de desafios ambientais globais é clara e demanda soluções eficazes e imediatas. Este projeto de lei procura endereçar essa necessidade ao mobilizar recursos financeiros privados para a implementação de tecnologias e projetos que têm impacto positivo no meio ambiente. Por meio da securitização, créditos e direitos ambientais são agrupados e convertidos em títulos negociáveis no mercado financeiro, aumentando assim sua liquidez e atratividade para investidores.

Para estruturar essa nova modalidade de financiamento, o projeto propõe a criação de Sociedades de Propósito Específico (SPEs), que serão responsáveis pela titularidade dos ativos e pela emissão dos títulos. Essas SPEs deverão operar com registro formalizado e contabilidade independente, garantindo a transparência e a integridade do processo. Além disso, será necessário que todos os pacotes de créditos ativos destinados à securitização sejam submetidos à análise e classificação por agências de risco credenciadas, com a classificação sendo divulgada aos investidores.



O presente projeto de lei representa uma estratégia inovadora e vital para alavancar financeiramente o setor de infraestrutura ambiental, promovendo ao mesmo tempo a conservação ambiental e o desenvolvimento sustentável. Este é um passo significativo em direção à integração de objetivos econômicos e ambientais, essencial para o futuro sustentável do nosso planeta.

Sala das Sessões,

Senador FERNANDO DUEIRE



4



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Marcelo Castro

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 600, de 2024, do Senador Wellington Fagundes, que *denomina “Rodovia Pedro Inacio Wiegert” o trecho da rodovia BR-163 compreendido entre o município de Guarantã do Norte e a divisa do estado do Mato Grosso com o estado do Pará.*

Relator: Senador **MARCELO CASTRO**

I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei nº 600, de 2024, do Senador Wellington Fagundes, que *denomina “Rodovia Pedro Inacio Wiegert” o trecho da rodovia BR-163 compreendido entre o município de Guarantã do Norte e a divisa do estado do Mato Grosso com o estado do Pará.*

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 justificção, o autor destaca a história de vida e o legado do homenageado.

A proposição, que não recebeu 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 debate.

Ainda segundo essa mesma norma, conforme estabelecido nos incisos I dos arts. 49 e 91, 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”.

De outra sorte, 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. O homenageado faleceu em 2024, preenchendo o pressuposto da referida Lei.

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

A denominação do trecho da Rodovia BR-163 que se estende entre o município de Guarantã do Norte e a divisa do estado do Mato Grosso com o estado do Pará é uma justa homenagem ao ex-deputado Pedro Inacio Wiegert, conhecido como Pedro Satélite, um dos cidadãos mais notáveis de Mato Grosso. Sugerimos, apenas, que a rodovia seja denominada como Pedro Satélite; afinal, foi assim que o homenageado se tornou conhecido por todos.

Nascido em Dionísio Cerqueira, Santa Catarina, Pedro Satélite mudou-se para Mato Grosso em 1978, destacando-se como empresário no setor de transporte de passageiros. Ele desempenhou um papel crucial no transporte de migrantes para o norte do estado, contribuindo significativamente para o desenvolvimento e colonização da região, o que lhe rendeu o apelido pelo qual se tornou amplamente conhecido e respeitado.

Na política, Pedro Satélite serviu como vice-prefeito e prefeito de Guarantã do Norte, demonstrando seu compromisso com o progresso da comunidade local. Mais tarde, foi eleito deputado estadual, exercendo oito mandatos consecutivos. Durante sua atuação legislativa, destacou-se pela defesa incansável dos interesses do norte de Mato Grosso, especialmente no desenvolvimento de infraestruturas essenciais como a Rodovia BR-163, vital para o escoamento da produção agropecuária do estado.

A dedicação ao desenvolvimento regional e à vida pública fez de Pedro Satélite uma figura emblemática e um exemplo de liderança em Mato Grosso. Seu falecimento em 5 de janeiro de 2024, após uma corajosa luta contra o câncer, deixou um legado de respeito, trabalho e paixão por sua terra e seu povo.

Portanto, a nomeação do trecho da Rodovia BR-163 em sua homenagem não apenas reconhece suas contribuições inestimáveis ao estado

de Mato Grosso, mas também serve como uma lembrança permanente de seu legado e da história que ajudou a construir.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 600, de 2024, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº - CI

Substitua-se a expressão “Rodovia Pedro Inacio Wiegert” por “Rodovia Pedro Satélite” na ementa e no art. 1º do Projeto de Lei nº 600, de 2024.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 600, DE 2024

Denomina “Rodovia Pedro Inacio Wiegert” o trecho da rodovia BR-163 compreendido entre o município de Guarantã do Norte e a divisa do estado do Mato Grosso com o estado do Pará.

AUTORIA: Senador Wellington Fagundes (PL/MT)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

Denomina “Rodovia Pedro Inacio Wiegert” o trecho da rodovia BR-163 compreendido entre o município de Guarantã do Norte e a divisa do estado do Mato Grosso com o estado do Pará.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º É denominado “Rodovia Pedro Inacio Wiegert” o trecho da rodovia BR-163 compreendido entre o município de Guarantã do Norte e a divisa do estado do Mato Grosso com o estado do Pará.

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei visa denominar "Rodovia Pedro Inacio Wiegert" o trecho da Rodovia BR-163 compreendido entre o município de Guarantã do Norte e a divisa do estado do Mato Grosso com o estado do Pará, como uma justa homenagem a um dos mais notáveis cidadãos de Mato Grosso, o ex-deputado Pedro Inacio Wiegert, conhecido como Pedro Satélite.

Nascido em Dionísio Cerqueira, no estado de Santa Catarina, Pedro Satélite migrou para Mato Grosso em 1978, onde se destacou como empresário no setor de transporte de passageiros, desempenhando um papel crucial no transporte de migrantes para o norte do estado, contribuindo significativamente para o desenvolvimento e a colonização da região. Foi essa atuação empresarial que lhe rendeu o apelido pelo qual se tornou amplamente conhecido e respeitado.

Em sua carreira política, Pedro Satélite serviu como vice-prefeito e prefeito de Guarantã do Norte, demonstrando seu compromisso e dedicação ao bem-estar e progresso de sua comunidade local. Posteriormente, elegeu-se



deputado estadual, exercendo oito mandatos consecutivos. Durante sua atuação legislativa, destacou-se por sua incansável defesa dos interesses do norte de Mato Grosso, em especial no que tange ao desenvolvimento de infraestruturas essenciais como a Rodovia BR-163, vital para o escoamento da produção agropecuária do estado.

Sua luta incansável pelo desenvolvimento regional, aliada à sua dedicação à vida pública, fizeram de Pedro Satélite uma figura emblemática e um exemplo de liderança e comprometimento com o estado de Mato Grosso. Seu falecimento em 5 de janeiro de 2024, após uma corajosa batalha contra o câncer, deixou um legado de respeito, trabalho e paixão por sua terra e seu povo.

Portanto, a nomeação do trecho da Rodovia BR-163 em sua homenagem não apenas reconhece suas contribuições inestimáveis ao estado de Mato Grosso, mas também serve como uma memória permanente de seu legado e da história que ajudou a construir.

É com esse espírito de reconhecimento e gratidão que apresentamos este Projeto de Lei, confiantes no apoio dos nobres colegas parlamentares para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador WELLINGTON FAGUNDES



5



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, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater questões técnicas atinentes a repactuação da concessão da rodovia BR-163 no Mato Grosso do Sul, administrada pela MSVia, controlada pelo grupo CCR, com objetivo de conferir transparência a respeito das razões técnicas, bem como a necessidade de termos esclarecidos pontos como estudo de viabilidade técnica e financeira, estudo de impacto pelo descumprimento das exigências impostas pelo contrato no período anterior e o estabelecimento de prazos e metas para que tenhamos a BR-163 totalmente duplicada.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante Ministério da Infraestrutura;
- representante Tribunal de Contas da União - TCU;
- representante Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT;
- representante Polícia Rodoviária Federal - PRF;
- representante CCR MSVia.

JUSTIFICAÇÃO

Recentemente houve a aprovação pelo Tribunal de Contas da União (TCU) de um acordo para repactuação da concessão da rodovia BR-163 no Mato Grosso do Sul, sob gestão da MSVia, controlada pelo grupo CCR. A concessão da rodovia ocorrida em 2013, sofreu descumprimentos contratuais, incluindo atrasos



na duplicação, que contribuíram para a incidência de acidentes fatais ao longo dos anos.

O plenário do TCU aprovou o acordo com seis votos a favor e um contra, permitindo readequar os termos do contrato para melhor atender às necessidades atuais e aos requisitos de segurança. Isso envolve um investimento de R\$ 9,3 bilhões em obras imediatas, como duplicação de pistas, construção de faixas adicionais, vias marginais, contornos, e acostamentos, além da instalação de equipamentos de segurança. Essas melhorias são cruciais para reduzir a taxa de acidentes mortais, uma vez que a falta de duplicação adequada da rodovia foi um fator significativo nos numerosos acidentes registrados.

O novo prazo do contrato será de 29 anos, a contar da assinatura do termo aditivo, estendendo o prazo original em dez anos. O ajuste das tarifas de pedágio prevê aumentos graduais até atingir R\$ 15,13 por 100 km no quarto ano.

O relator no TCU, Ministro Aroldo Cedraz, votou contra o acordo. Seu voto foi baseado na ilegalidade percebida da solução consensual proposta.

Portanto, precisamos dar transparência aos termos repactuados, oferecendo as partes a possibilidade de expor as razões técnicas, bem como a necessidade de termos esclarecidos pontos como estudo de viabilidade técnica e financeira, estudo de impacto pelo descumprimento das exigências impostas pelo contrato no período anterior e o estabelecimento de prazos e metas para que tenhamos a BR-163 totalmente duplicada.

Sala da Comissão, 11 de dezembro de 2024.

Senador Nelsinho Trad
(PSD - MS)



6



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, a realização de audiência pública, com o objetivo de promover a prestação de contas e de esclarecimentos por parte do Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica sobre o aumento na tarifa de energia elétrica do Estado do Amapá proposto pela Aneel, previsto para entrar em vigor no 13 de dezembro próximo.

JUSTIFICAÇÃO

Em que pese a realização de audiência pública, em 5 de outubro de 2023, com o Sr. Sandoval de Araújo Feitosa Neto, diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), em decorrência da apresentação de nosso REQ 76/2023 - CI, e diante da ameaça, à época, de aumento abrupto na tarifa energética do Amapá, da ordem de 40%, no segundo semestre do ano passado, mais de um ano se passou e uma série de questões atinentes à nossa demanda original não restam esclarecidas.

Voto emanado na 46ª Reunião Pública Ordinária da Diretoria da Aneel, em Brasília, na última terça-feira, 10/12/2024, aprovou expressivo e inadvertido aumento sentido médio na tarifa energética do estado do Amapá de 13,70%, sendo de 15,56%, em média, para os consumidores conectados em



Alta Tensão (AT); e de 13,28%, em média, para aqueles conectados em Baixa Tensão (BT), para entrar em vigor apenas três dias depois, em 13/12/2024.

Embora o documento apresente intrincada planilha apontando redução de custos de encargos setoriais em 3,29%, para transmissão e aquisição de energia na parcela A, referente à alta tensão, e aumento de 2,61%, na parcela B, de baixa tensão, aponta uma série de critérios tão somente financeiros para o aumento da conta nos mais de 13%.

Se, por um lado, o advento relativamente recente da Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE) – criada pela Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, regulamentada pela Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, e pelo Decreto nº 7.583, de 13 de outubro de 2011 – que beneficia consumidores qualificados como “subclasse residencial baixa renda”, propiciou considerável alívio para esse segmento, por outro, nos últimos anos, vimos testemunhando a autorização de reajustes acima da inflação (IPCA de 5,79% em 2022, 4,62% em 2023 e, até o momento, em 2024, taxa acumulada de 4,87%), ao passo que os reajustes autorizados pela agência para o estado do Amapá chegaram a picos 18,56%, em 2014; 46,46%, em 2016; 37,36%, em 2017; 36,08%, em 2022; e 44,41%, tentado para 2023, mas que, diante de indignação pública generalizada acabou não se consumando.

Em 2022, o consumo total de energia elétrica no Amapá foi de 1.126,48 GW/h, de acordo com a Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas. Dados do Ministério de Minas de Energia (MME), ainda de 2016, mostravam que, em 2015, o Amapá já gerava 2.393 GWh de energia dentro do próprio estado, dobro do consumo dos dias de hoje, comercializando (exportando para outros estados ou países) 35% da geração à época.

O jornal Diário do Amapá noticiou em junho deste ano que, em 15 anos, o volume furtado acumula mais de 500 TWh (ou 500 milhões de MWh). O levantamento foi feito pela Abradee (Associação Brasileira de Distribuidores de Energia Elétrica) a partir de dados da Aneel (Agência



Nacional de Energia Elétrica). Os “gatos”, oficialmente chamados de perdas não técnicas, cresceram 20% em 2023 no Brasil, atingindo 40,8 TWh (terawatts por hora). Em 2022, tinham somado 34,2 TWh. O estado do Amapá ocupa a segunda posição no país no percentual de energia furtada cobrado sobre o total da conta de energia, de 67%, atrás apenas do Amazonas (117%) e à frente do Rio de Janeiro (62%), campeão dos desvios de energia quando o critério são os terawatts.

Esse emaranhado de dados sugere incongruências, sobre: como uma companhia que arrecada R\$ 1,2 bilhão e apresenta redução de custos na base de captação e aumento do consumo local em 6,2% no último ano precisa reajustar nessa monta a conta de seus usuários e absurdamente acima da inflação? Como uma companhia complacente com tanto desperdício e desvio de energia não investe em segurança para baixar suas tarifas e evitar reajustes cavalares? Com que moral uma empresa que deixou ocorrer o segundo apagão generalizado, em 8 de novembro último, em larga escala, no período aproximado de dois anos, promove tal aumento? Como um estado que produz mais do que consome paga a energia mais cara do país, onde a justiça nisso?

Mais uma vez a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) parece ceder às pressões da concessionária Companhia de Eletricidade do Amapá (CEA). O aumento, que pretende entrar em vigor em dezembro deste ano, promete gerar mais privação e flagelo à já carente população do estado.

O reajuste vai aumentar o custo de vida e dificultar o acesso à energia elétrica, um bem essencial para a sobrevivência e para a própria dignidade do ser humano. É preciso que a Aneel e a Equatorial compareçam a esta Comissão de Infraestrutura para dar explicações sobre a proposta desse reajuste astronômico, que é desproporcional à realidade da população amapaense e à entrega do serviço aos cidadãos. Torna-se urgente que a



Agência reveja essa proposta e apresente outra com reajuste justo para os consumidores amapaenses.

Pelo exposto, conto com o apoio dos nobres Senadores desta comissão para a aprovação do presente requerimento.

Sala da Comissão, 11 de dezembro de 2024.

**Senador Randolfe Rodrigues
(PT - AP)
Senador da República**



7



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lucas Barreto

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, V, da Constituição Federal, que sejam convidadas a comparecer a esta Comissão, a fim de prestar informações sobre a política tarifária de energia praticada desde a privatização da CEA - Companhia de Energia do Amapá e o reajuste tarifário anual de 2024 da Equatorial Energia, as pessoas abaixo:

- o Senhor Sandoval de Araújo Feitosa Neto, Diretor Geral da ANEEL - Agência Nacional de Energia Elétrica;
- o Senhor Augusto Dantas Borges, Diretor Executivo da Equatorial Energia - Amapá.

JUSTIFICAÇÃO

A ANEEL – Agência Nacional de Energia Elétrica, em sua 46ª Reunião Pública Ordinária, realizada no último dia 10 de dezembro, aprovou Reajuste Tarifário Anual (RTA) de 2024 da Companhia de Eletricidade do Amapá – CEA, a vigorar a partir de 13 de dezembro de 2024.

A Nota Técnica nº 190/2024-SRT/ANEEL, constante do Processo nº 48500.006300/2023-92, chegou ao resultado do reajuste tarifário com implicação de efeitos médios de 13,70% de aumento, constante da Resolução Homologatória nº 3.430, de 10/12/2024.

Os principais grupos de consumidores de energia elétrica do Amapá poderão ter suas tarifas reajustadas de acordo com os seguintes percentuais:



- Residencial (B1) – 13,67%
- Rural (B2) – 19,14%
- Iluminação Pública (B4) – 12,01%
- Grandes consumidores (alta tensão) – 15,56%

A população do Amapá ainda não se esqueceu da tentativa de Revisão Tarifária Extraordinária do ano passado que chegaria a aumentar as contas de energia em média de 44,41%.

A despeito disso, no ano de 2023, as tarifas tiveram reajuste médio de 36%. Esse cenário de reajustes desenfreados e sempre superiores aos índices inflacionários que se sucedem ano a ano tem causado um verdadeiro efeito deletério na população do Amapá, afetando também negativamente a economia e o desenvolvimento do estado.

O critério adotado pela ANEEL para calcular esses reajustes é incompreensível para as famílias do Amapá e para os mais de 230 mil consumidores de energia.

A CEA foi fundada em 30 de junho de 1956 e enquanto esteve sob controle estatal mantinha seus serviços regulares com tarifas de energia que obedeciam ao princípio da modicidade tarifária, cujo objetivo é garantir que os preços cobrados sejam sempre justos para a população.

No entanto, desde que foi privatizada pelo Governo do Estado do Amapá, através de um leilão do qual participou uma única empresa - a Equatorial Energia -, a ANEEL com a conivência do Governo Federal tem permitido reajustes muito superiores aos índices inflacionários.

Em pouco mais de 3 anos desde a privatização, o preço do kw/h que os consumidores de energia do Amapá pagam praticamente dobrou!!! As tarifas do Amapá subiram expressivamente a despeito da renda da população ter praticamente continuado a mesma.



Nesse contexto, as tarifas da Equatorial subiram drasticamente nos primeiros anos da privatização. Isso já era previsível por quem vendeu o patrimônio do povo do Amapá e foi exatamente o que aconteceu: dos 36,08% de efeito médio de aumento percebido pelos consumidores em 2022, seguiu-se uma proposta indecorosa de 44,41% de aumento que só não foi efetivada pela pressão da população e atuação do Ministério das Minas e Energia.

Essa política tarifária não pode mais perdurar! O Amapá não pode suportar esse reajuste permitido pela Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL de 13,70%.

Diante dessas circunstâncias, é preciso o comparecimento a essa CI – Comissão de Infraestrutura do Senado da autoridade responsável pela referida agência e os responsáveis da Equatorial Energia para prestar todos os esclarecimentos e informações necessárias pertinentes a esse reajuste que sufoca financeiramente a população do Amapá.

Sala da Comissão, de de .

Senador Lucas Barreto
(PSD - AP)



8



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

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, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater sobre a segurança das "obras de arte especiais" (OAE) das rodovias federais sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), classificadas como em estado ruim ou crítico, bem como sobre as medidas necessárias para o aprimoramento dos mecanismos de gestão da segurança dessas OAE no território nacional.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante Ministério dos Transportes;
- representante Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos;
- representante Ministério Público Federal;
- representante Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes;
- representante Associação Nacional das Empresas de Engenharia Consultiva de Infraestrutura de Transportes;
- representante Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias;



- representante Associação Nacional dos Analistas e Especialistas em Infraestrutura.

JUSTIFICAÇÃO

No dia 22 de dezembro de 2024, na divisa entre os estados de Tocantins e Maranhão, ocorreu o desabamento da ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira que resultou na morte de pelo menos 14 pessoas e levantou dúvidas sobre a segurança de outras "obras de arte especiais" (OAE) das rodovias federais sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Informações veiculadas na mídia nacional após o fato revelaram a existência de um número considerável de OAE classificadas como em estado ruim ou crítico pelo próprio DNIT, mas que permanecem em operação.

Esse cenário de incerteza sobre a efetividade do sistema de gerenciamento da segurança das OAE implementado pelo DNIT é de relevante interesse público, como preconiza o art. 93, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal, e demanda a ação imediata do poder público no sentido de impedir que novas tragédias ocorram.

Nesse contexto, entendemos que a oitiva dos responsáveis pela operação do sistema, e de especialistas do setor, fornecerá subsídios a esta Casa e, em especial, à CI e à Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), para que possam ser identificados os fatores legais, regulamentares, institucionais, orçamentários ou operacionais que necessitam ser aprimorados para a garantia da segurança viária das OAE nas rodovias federais.

Sala da Comissão, 20 de fevereiro de 2025.

Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)



Assinado eletronicamente, por Sen. Wellington Fagundes

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7330838568>

9



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Confúcio Moura

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, a realização de audiência pública, com o objetivo de **debater o plano de trabalho do Ministério de Portos e Aeroportos para os próximos dois anos.**

Proponho para a audiência a presença do Senhor Silvio Costa Filho, Ministro de Estado de Portos e Aeroportos.

JUSTIFICAÇÃO

A presente solicitação tem como objetivo promover um debate aprofundado sobre o plano de trabalho do Ministério de Portos e Aeroportos para os próximos dois anos, permitindo a análise das diretrizes estratégicas, metas e ações previstas para o setor.

Os portos e aeroportos desempenham um papel essencial na infraestrutura logística do Brasil, impactando diretamente o comércio exterior, a mobilidade da população e a competitividade da economia nacional. Diante desse cenário, é fundamental que o Parlamento, a sociedade civil e os setores envolvidos tenham conhecimento das políticas públicas planejadas para essa área, bem como a oportunidade de contribuir para o seu aprimoramento.



Além disso, permitirá um acompanhamento mais efetivo das iniciativas governamentais, garantindo maior transparência, eficiência e fiscalização sobre os investimentos e projetos previstos.

Dessa forma, essa discussão contribuirá para o fortalecimento das políticas de infraestrutura portuária e aeroportuária, assegurando que as ações do Ministério estejam alinhadas às necessidades do país e aos desafios do setor. Assim, solicitamos a aprovação deste requerimento, reafirmando o compromisso com um planejamento estratégico eficaz e voltado ao desenvolvimento nacional.

Sala da Comissão, de de .

Senador Confúcio Moura
(MDB - RO)



10



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Confúcio Moura

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, a realização de audiência pública, com o objetivo de “Mobilidade Aérea Avançada: Aeronaves de Propulsão Elétrica e Decolagem e Pouso Vertical (eVTOL) – A Era dos Carros Voadores”.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante DECEA - Departamento de Controle do Espaço Aéreo;
- representante ANAC - Agência Nacional de Aviação;
- o Senhor Francisco Gomes Neto, Presidente da EMBRAER;
- representante Representante do Ministério de Portos e Aeroportos.

JUSTIFICAÇÃO

A mobilidade aérea avançada está se tornando uma realidade, com o desenvolvimento de aeronaves elétricas de decolagem e pouso vertical (eVTOL), conhecidas popularmente como “carros voadores”. Essa tecnologia promete transformar o transporte urbano e intermunicipal, reduzindo congestionamentos e emissões de poluentes.

Diante desse cenário, torna-se fundamental a realização de uma audiência pública para discutir os desafios e oportunidades relacionados à regulamentação, segurança, infraestrutura, impacto ambiental e aceitação pública desse novo modal.



A audiência permitirá o diálogo entre representantes do poder público, especialistas do setor aeronáutico, empresas desenvolvedoras, acadêmicos e a sociedade civil, contribuindo para a formulação de políticas públicas que incentivem a inovação e assegurem a implementação segura e sustentável da mobilidade aérea avançada no Brasil.

Sala da Comissão, de de .

Senador Confúcio Moura
(MDB - RO)



11



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Confúcio Moura

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, a realização de audiência pública, com o objetivo de **debater plano de trabalho do Ministério dos Transportes para os próximos dois anos.**

Proponho para a audiência a presença do Senhor Renan Filho, Ministro dos Transportes.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte é um pilar fundamental para o desenvolvimento econômico e social do Brasil, impactando diretamente a competitividade do país, a logística de distribuição de produtos, a mobilidade urbana e a qualidade de vida da população. Diante da relevância do tema, torna-se essencial que o Parlamento, a sociedade civil e os setores produtivos tenham a oportunidade de conhecer, discutir e contribuir para o aperfeiçoamento das políticas públicas planejadas para essa área.

Dessa forma, a realização desse debate contribuirá para o fortalecimento das políticas de infraestrutura e logística no país, garantindo que as ações governamentais estejam alinhadas às reais necessidades da população e aos desafios do setor. Por isso, solicitamos a aprovação deste requerimento,



reafirmando o compromisso com um planejamento de transportes mais eficaz, sustentável e voltado ao desenvolvimento nacional.

Sala da Comissão, de de .

Senador Confúcio Moura
(MDB - RO)



12



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Nos termos do art. 71, inciso IV, da Constituição Federal, combinado com o art. 90, inciso X, do Regimento Interno do Senado Federal, requero que seja solicitado, ao Tribunal de Contas da União, que realize inspeções e auditoria de natureza contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial sobre o Processo Licitatório de Concessão da Rodovia BR 364.

JUSTIFICAÇÃO

Por meio do Ofício nº 154/2025/PRES/CREA-RO - Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Rondônia tomamos conhecimento de supostas irregularidades no Processo Licitatório de Concessão da Rodovia BR 364. Segundo a referida autarquia, há irregularidades no processo de publicidade, como por exemplo, à discrepância entre o projeto inicial, apresentado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), e o projeto atualmente proposto. Originalmente, o projeto contemplava a duplicação de mais de 500 km da rodovia, contudo, a proposta atual reduz essa extensão em aproximadamente 400 km, prevendo a construção de apenas 107,5 km de duplicação, a serem executados de forma fragmentada ao longo dos anos de concessão. Essa redução drástica no escopo do projeto não apenas compromete a integridade do planejamento inicial, como também gera um impacto negativo significativo para as comunidades e setores econômicos que dependem da infraestrutura rodoviária para seu desenvolvimento e segurança.



Por fim, devido a relevância do projeto de concessão e o impacto socioeconômico da região, solicito aos nobres pares a aprovação deste requerimento para que ocorra o acompanhamento de forma específica da demanda por parte do Tribunal de Contas da União - TCU.

Sala das Comissões, 24 de fevereiro de 2025.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)



Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7276279021>

13

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, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater sobre a concessão da BR-364 em Rondônia.

Proponho para a audiência a participação do Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Senhor Fabrício de Oliveira Galvão, e do Diretor-Geral em exercício da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Senhor Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio.

JUSTIFICAÇÃO

As autoridades alertam que o agronegócio de Rondônia será gravemente afetado nos próximos trinta anos devido aos altos custos e ao baixo volume de obras previstos na concessão da BR-364. Além disso, o impacto da concessão não se restringe apenas ao setor agropecuário. Toda a cadeia de consumo será prejudicada, resultando no aumento dos preços nos supermercados devido aos custos logísticos mais elevados. Acadêmicos que estudam em cidades diferentes também sentirão os efeitos da privatização, já que as tarifas de transporte intermunicipal poderão subir consideravelmente.



O Governo Federal realizou, em 27 de fevereiro de 2025, na Bolsa de Valores de São Paulo, uma licitação que definiu a empresa responsável pela administração das sete praças de pedágio planejadas ao longo da BR-364.

A concessão da rodovia terá validade de trinta anos. Contudo, às vésperas do leilão, persistiram mais dúvidas que certezas quanto aos benefícios do projeto, o que tem gerado grande preocupação na sociedade rondoniense diante da condução do processo licitatório.

As praças de pedágio serão estrategicamente posicionadas entre os municípios de Pimenta Bueno que terão 2 pedágios, Presidente Médici, Ouro Preto do Oeste, Ariquemes, Cujubim, Candeias do Jamari.

Com cerca de 700 quilômetros entre Porto Velho e Vilhena, a BR-364 contará com apenas 107 quilômetros de pista duplicada. Desses, cerca de 15 quilômetros já correspondem ao Anel Viário de Ji-Paraná, restando, portanto, apenas 92 quilômetros de duplicação, concentrados no trecho entre Jaru e Presidente Médici. Além de ser insuficiente, a duplicação será realizada de forma lenta. De acordo com o cronograma da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no terceiro ano serão iniciadas a construção das terceiras faixas, com apenas 25 km, e, somente no quarto ano iniciará a duplicação de apenas 14 km.

Estudos indicam que o custo para um automóvel percorrer o trecho entre Vilhena e Porto Velho será de aproximadamente R\$ 130,00 a R\$ 165,00, conforme a planilha do BNDES. No caso dos caminhões, a cobrança será feita por eixo, o que significa que uma carreta com oito eixos terá um custo estimado em R\$ 2.000,00 para uma viagem de ida e volta.

De forma controversa, a primeira ação prevista na concessão será a instalação das praças de pedágio, que começarão a cobrar tarifas dos motoristas antes mesmo do início das obras de melhoria.

A situação é considerada alarmante por representantes do setor produtivo, que defendem a união de forças entre os setores produtivo, político e



a sociedade para contestar o edital e exigir mudanças que já foram apresentadas ao governo.

O Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Rondônia (CREA-RO) apresentou denúncia formal ao Ministério Público Federal (MPF) e ao Tribunal de Contas da União (TCU) contra o leilão. De acordo com o conselho, as condições previstas para a rodovia são muito inferiores às inicialmente planejadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Estudos do CREA-RO apontam uma disparidade significativa entre os investimentos prometidos e as obras que efetivamente serão realizadas, o que pode gerar prejuízos à população. A entidade também criticou a falta de participação popular nas audiências públicas e a comunicação inadequada com os municípios diretamente afetados, recomendando que as prefeituras recorram à Justiça para contestar a validade do processo.

O presidente da Associação Comercial e Industrial de Ji-Paraná (ACIJIP) alertou que o modelo atual pode inviabilizar economicamente diversos setores que dependem da BR-364. Segundo ele, o pedágio, nos moldes propostos, encarecerá o transporte de produtos agrícolas e pecuários, pilares da economia local. Embora reconheça a necessidade de modernizar a infraestrutura, destacou que os altos custos logísticos poderão tornar as *commodities* rondonienses menos competitivas no mercado nacional.

O presidente da Associação Comercial de Rondônia (ACR) defendeu o adiamento do leilão, argumentando que não há oposição à modernização da BR-364, mas que é fundamental garantir transparência no processo. Ressaltou que grande parte da população desconhece a privatização da rodovia e que não houve audiências públicas amplamente divulgadas. Também foi questionado a escolha da data do leilão, marcada para a véspera do feriado de Carnaval, o que, segundo ele, "reforça a desconfiança em torno do processo".



O presidente da Cooperativa de Transporte de Cargas de Cacoal (COOPERCAL), também, alertou para os riscos que o modelo de concessão representa para os motoristas, especialmente os autônomos. De acordo com ele, "sem duplicação e com pedágios caros, a atividade poderá se tornar inviável, com custos adicionais de quase R\$ 2 mil por viagem".

Pelo exposto, conto com o apoio dos nobres parlamentares para a aprovação deste requerimento de Audiência Pública, a fim de que possa ser discutido o processo de privatização da BR-364, em Rondônia.

Sala da Comissão, 28 de fevereiro de 2025.

Senador Marcos Rogério
(PL - RO)

