



# **SENADO FEDERAL**

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA**

## **PAUTA DA 21ª REUNIÃO**

**(2ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)**

**06/08/2024  
TERÇA-FEIRA  
às 09 horas**

**Presidente: Senador Confúcio Moura  
Vice-Presidente: Senadora Augusta Brito**



**Comissão de Serviços de Infraestrutura**

**21ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA  
DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 06/08/2024.**

**21ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA**

***terça-feira, às 09 horas***

**SUMÁRIO**

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PL 1376/2024 - Não Terminativo -	SENADOR ANDRÉ AMARAL	12
2	PL 2082/2019 - Terminativo -	SENADOR ALAN RICK	25
3	PL 3084/2021 - Terminativo -	SENADOR HUMBERTO COSTA	33
4	PL 4392/2023 - Terminativo -	SENADOR MARCOS ROGÉRIO	43
5	PL 6206/2023 - Terminativo -	SENADOR ASTRONAUTA MARCOS PONTES	62
6	PL 527/2024 - Terminativo -	SENADOR JORGE KAJURU	70

<b>7</b>	<b>REQ 55/2024 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>79</b>
<b>8</b>	<b>REQ 56/2024 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>82</b>
<b>9</b>	<b>REQ 57/2024 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>88</b>
<b>10</b>	<b>REQ 58/2024 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>91</b>
<b>11</b>	<b>REQ 59/2024 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>95</b>
<b>12</b>	<b>REQ 60/2024 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>98</b>
<b>13</b>	<b>REQ 61/2024 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>101</b>
<b>14</b>	<b>REQ 62/2024 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>103</b>
<b>15</b>	<b>REQ 63/2024 - CI</b> - Não Terminativo -		<b>107</b>

## COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Confúcio Moura

VICE-PRESIDENTE: Senadora Augusta Brito

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
<b>Bloco Parlamentar Democracia(MDB, UNIÃO)</b>			
Jayme Campos(UNIÃO)(2)	MT 3303-2390 / 2384 / 2394	1 André Amaral(UNIÃO)(2)(26)	PB 3303-5934 / 5931
Soraya Thronicke(PODEMOS)(2)	MS 3303-1775	2 Alan Rick(UNIÃO)(2)(5)(10)	AC 3303-6333
Rodrigo Cunha(PODEMOS)(2)	AL 3303-6083	3 Jader Barbalho(MDB)(2)(6)(5)(10)	PA 3303-9831 / 9827 / 9832
Eduardo Braga(MDB)(2)	AM 3303-6230	4 Fernando Farias(MDB)(2)(5)(10)	AL 3303-6266 / 6273
Veneziano Vital do Rêgo(MDB)(2)	PB 3303-2252 / 2481	5 Marcelo Castro(MDB)(2)(10)	PI 3303-6130 / 4078
Confúcio Moura(MDB)(2)	RO 3303-2470 / 2163	6 Zequinha Marinho(PODEMOS)(2)(10)(14)	PA 3303-6623
Carlos Viana(PODEMOS)(2)	MG	7 Cid Gomes(PSB)(2)(10)	CE 3303-6460 / 6399
Weverton(PDT)(2)	MA 3303-4161 / 1655	8 Alessandro Vieira(MDB)(2)(10)	SE 3303-9011 / 9014 / 9019
Marcos Rogério(PL)(24)(2)	RO 3303-6148	9 Randolfe Rodrigues(PT)(2)(10)	AP 3303-6777 / 6568
<b>Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PSB, PT, PSD)</b>			
Daniella Ribeiro(PSD)(4)	PB 3303-6788 / 6790	1 Irajá(PSD)(4)	TO 3303-6469 / 6474
Vanderlan Cardoso(PSD)(4)	GO 3303-2092 / 2099	2 Sérgio Petecão(PSD)(4)(11)(13)	AC 3303-4086 / 6708 / 6709
Lucas Barreto(PSD)(4)	AP 3303-4851	3 Margareth Buzetti(PSD)(4)(17)(19)(20)(16)	MT 3303-6408
Otto Alencar(PSD)(4)(8)(21)(20)	BA 3303-3172 / 1464 / 1467	4 Omar Aziz(PSD)(4)	AM 3303-6579 / 6581
Augusta Brito(PT)(4)	CE	5 Humberto Costa(PT)(4)	PE 3303-6285 / 6286
Teresa Leitão(PT)(4)	PE 3303-2423	6 Rogério Carvalho(PT)(4)	SE 3303-2201 / 2203
Beto Faro(PT)(4)	PA 3303-5220	7 Fabiano Contarato(PT)(4)	ES 3303-9054 / 6743
Chico Rodrigues(PSB)(4)	RR 3303-2281	8 Jorge Kajuru(PSB)(4)	GO 3303-2844 / 2031
<b>Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)</b>			
Rosana Martinelli(PL)(25)(1)(12)(15)	MT 3303-6219 / 3778 / 3772 / 6209 / 6213 / 3775	1 Jaime Bagattoli(PL)(1)	RO 3303-2714
Wilder Moraes(PL)(1)	GO 3303-6440	2 Jorge Seif(PL)(23)(1)(18)	SC 3303-3784 / 3756
Eduardo Gomes(PL)(1)	TO 3303-6349 / 6352	3 Astronauta Marcos Pontes(PL)(1)	SP 3303-1177 / 1797
<b>Bloco Parlamentar Aliança(PP, REPUBLICANOS)</b>			
Tereza Cristina(PP)(1)	MS 3303-2431	1 Laércio Oliveira(PP)(1)	SE 3303-1763 / 1764
Ireneu Orth(PP)(22)(1)	RS 3303-4124 / 4127 / 4129 / 4132	2 Esperidião Amin(PP)(1)	SC 3303-6446 / 6447 / 6454
Cleitinho(REPUBLICANOS)(1)	MG 3303-3811	3 Mecias de Jesus(REPUBLICANOS)(1)	RR 3303-5291 / 5292

- (1) Em 07.03.2023, os Senadores Wellington Fagundes, Wilder Moraes, Eduardo Gomes, Tereza Cristina, Luis Carlos Heinze e Cleitinho foram designados membros titulares, e os Senadores Jaime Bagattoli, Jorge Seif, Astronauta Marcos Pontes, Laércio Oliveira, Esperidião Amin e Mecias de Jesus membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a Comissão (Of. 53/2023-BLVANG).
- (2) Em 07.03.2023, os Senadores Jayme Campos, Soraya Thronicke, Rodrigo Cunha, Eduardo Braga, Veneziano Vital do Rêgo, Confúcio Moura, Carlos Viana, Weverton e Izalci Lucas foram designados membros titulares; e os Senadores Efraim Filho, Alan Rick, Randolfe Rodrigues, Jader Barbalho, Fernando Farias, Marcelo Castro, Oriovisto Guimarães, Cid Gomes e Alessandro Vieira, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a Comissão (Of. 07/2023-BLDEM).
- (3) Em 08.03.2023, a Comissão reunida elegeu o Senador Confúcio Moura Presidente deste colegiado.
- (4) Em 07.03.2023, os Senadores Daniella Ribeiro, Vanderlan Cardoso, Lucas Barreto, Sérgio Petecão, Augusta Brito, Teresa Leitão, Beto Faro e Chico Rodrigues foram designados membros titulares, e os Senadores Irajá, Dr. Samuel Araújo, Margareth Buzetti, Omar Aziz, Humberto Costa, Rogério Carvalho, Fabiano Contarato e Jorge Kajuru, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a Comissão (Of. 03/2023-BLRESDEM).
- (5) Em 10.03.2023, os Senadores Jader Barbalho, Alan Rick e Randolfe Rodrigues foram designados membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a Comissão (Of. 08/2023-BLDEM).
- (6) Em 15.03.2023, o Senador Alan Rick deixou de compor a comissão, como membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. 09/2023-BLDEM).
- (7) Em 20.03.2023, os Partidos PROGRESSISTAS e REPUBLICANOS passam a formar o Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS (Of. 05/2023-BLPPP).
- (8) Em 23.03.2023, o Senador Otto Alencar foi designado membro titular, em substituição ao Senador Sérgio Petecão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. 22/2023-BLRESDEM).
- (9) Em 21.03.2023, a Comissão reunida elegeu a Senadora Augusta Brito Vice-Presidente deste colegiado (Of. nº 29/2023-CI).
- (10) Em 16.05.2023, os Senadores Alan Rick, Jader Barbalho, Fernando Farias, Marcelo Castro, Oriovisto Guimarães, Cid Gomes, Alessandro Vieira e Randolfe Rodrigues tiveram suas posições como suplentes modificadas na Comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 44/2023-BLDEM).
- (11) Vago em 11.06.2023, em razão do retorno do titular.
- (12) Em 05.07.2023, o Senador Marcos Rogério foi designado membro titular, em substituição ao Senador Wellington Fagundes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a Comissão (Of. nº 123/2023-BLVANG).
- (13) Em 15.08.2023, o Senador Sérgio Petecão foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a Comissão (Of. nº 87/2023-BLRESDEM).
- (14) Em 21.09.2023, o Senador Zequinha Marinho foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Oriovisto Guimarães, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 145/2023-BLDEM).
- (15) Em 10.11.2023, o Senador Wellington Fagundes foi designado membro titular, em substituição ao Senador Marcos Rogério, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 176/2023-BLVANG).
- (16) Em 22.11.2023, o Senador Carlos Fávaro foi designado membro suplente, em substituição à Senadora Margareth Buzetti, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 121/2023-BLRESDEM).
- (17) Em 28.11.2023, a Senadora Margareth Buzetti foi designada membro suplente, em substituição ao Senador Carlos Fávaro, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 123/2023-BLRESDEM).
- (18) Em 29.11.2023, o Senador Carlos Portinho foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Jorge Seif, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 182/2023-BLVANG).
- (19) Em 13.12.2023, o Senador Carlos Fávaro foi designado membro suplente, em substituição à Senadora Margareth Buzetti, 1ª suplente da chapa, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 132/2023-RESDEM).

- (20) Em 21.12.2023, a Senadora Eliziane Gama foi designada membro titular, em substituição ao Senador Otto Alencar, e a Senadora Margareth Buzetti, membro suplente, em substituição ao Senador Carlos Fávaro, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 138/2023-BLREDEM).
- (21) Em 02.02.2024, o Senador Otto Alencar foi designado membro titular, em substituição à Senadora Eliziane Gama, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 02/2024-BLREDEM).
- (22) Em 10.04.2024, o Senador Ireneu Orth foi designado membro titular, em substituição ao Senador Luis Carlos Heinze, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Aliança (Of. nº 14/2024-BLALIAN).
- (23) Em 09.05.2024, o Senador Jorge Seif foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Carlos Portinho, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 22/2024-BLVANG).
- (24) Em 22.05.2024, o Senador Marcos Rogério foi designado membro titular, em substituição ao Senador Izalci Lucas, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 42/2024-BLDEM).
- (25) Em 13.06.2024, a Senadora Rosana Martinelli foi designada membro titular, em substituição ao Senador Wellington Fagundes, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 31/2024-BLVANG).
- (26) Em 21.06.2024, o Senador André Amaral foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Efraim Filho, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 66/2024-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**

**2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA**  
**57ª LEGISLATURA**

Em 6 de agosto de 2024  
(terça-feira)  
às 09h

**PAUTA**

21ª Reunião, Extraordinária

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI**

	Deliberativa
<b>Local</b>	Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 13

Retificações:

1. Inclusão dos PL 1376/2024 e 6206/2023. (02/08/2024 13:10)

# PAUTA

## ITEM 1

### PROJETO DE LEI Nº 1376, DE 2024

#### - Não Terminativo -

*Altera a Lei nº 14.789, de 29 de dezembro de 2023, para excluir da base de cálculo do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) as receitas decorrentes de subvenções para investimento destinadas à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público.*

**Autoria:** Senador Oriovisto Guimarães

**Relatoria:** Senador André Amaral

**Relatório:** Pela aprovação do projeto e da emenda nº 1-T

**Observações:**

1. Em 06/05/2024 o Senador Mecias de Jesus apresentou a emenda nº 1-T
2. Votação simbólica

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)  
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)  
[Emenda 1-T \(CI\)](#)

## ITEM 2

### PROJETO DE LEI Nº 2082, DE 2019

#### - Terminativo -

*Denomina Rodovia Alberto Dauaire o trecho da rodovia BR-356 entre as cidades de São João da Barra e Campos dos Goytacazes, no Estado do Rio de Janeiro.*

**Autoria:** Câmara dos Deputados

**Relatoria:** Senador Alan Rick

**Relatório:** Pela aprovação do Projeto, com a emenda de redação que apresenta.

**Observações:**

*Votação nominal*

**Textos da pauta:**

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

## ITEM 3

### PROJETO DE LEI Nº 3084, DE 2021

#### - Terminativo -

*Dispõe sobre a implantação de infraestrutura cicloviária de caráter não-municipal.*

**Autoria:** Senadora Nilda Gondim

**Relatoria:** Senador Humberto Costa

**Relatório:** Pela aprovação do projeto, com a emenda que apresenta.

**Observações:**

*votação nominal.*

**Textos da pauta:**

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

**ITEM 4**

**PROJETO DE LEI Nº 4392, DE 2023**

**- Terminativo -**

*Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir a cabotagem aérea a empresas sul-americanas na Amazônia Legal.*

**Autoria:** Senador Alan Rick

**Relatoria:** Senador Marcos Rogério

**Relatório:** Pela aprovação do PL 4392/2023, com rejeição das emendas 1 a 3-CI e aprovação das emendas que apresenta.

**Observações:**

1. Em 05/03/2024 o Senador Mecias de Jesus apresentou as emendas 1 e 2
2. Em 15/03/2024 o Senador Astronauta Marcos Pontes apresentou a emenda 3
3. *Votação nominal*

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)  
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)  
[Emenda 1 \(CI\)](#)  
[Emenda 2 \(CI\)](#)  
[Emenda 3 \(CI\)](#)

**ITEM 5**

**PROJETO DE LEI Nº 6206, DE 2023**

**- Terminativo -**

*Denomina Passarela Aureliano Henriques Brotto a passarela situada no Km 201,7 da BR-116, Rodovia Presidente Dutra, no Município de Arujá, no Estado de São Paulo.*

**Autoria:** Câmara dos Deputados

**Relatoria:** Senador Astronauta Marcos Pontes

**Relatório:** Pela aprovação com a emenda que apresenta

**Observações:**

*Votação nominal*

**Textos da pauta:**

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

**ITEM 6**

**PROJETO DE LEI Nº 527, DE 2024**

**- Terminativo -**

*Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de cancela automática em interseções em nível.*

**Autoria:** Senadora Augusta Brito

**Relatoria:** Senador Jorge Kajuru



**Relatório:** Pela aprovação do projeto, com a emenda que apresenta.

**Observações:**

*Votação nominal*

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

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

## ITEM 7

### **REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 55, DE 2024**

*Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de debater a concessão da hidrovía do rio Madeira.*

**Autoria:** Senador Eduardo Braga

**Textos da pauta:**

[Requerimento \(CI\)](#)

## ITEM 8

### **REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 56, DE 2024**

*Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PL 327/2021, que “institui o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten); e altera as Leis nºs 13.988, de 14 de abril de 2020, 11.484, de 31 de maio de 2007, e 9.991, de 24 de julho de 2000”.*

**Autoria:** Senador Zequinha Marinho

**Textos da pauta:**

[Requerimento \(CI\)](#)

## ITEM 9

### **REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 57, DE 2024**

*Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de debater a necessidade de incentivos às ferrovias autorizadas, que resultaram da Lei nº 14.273, de 2021 (Lei das Ferrovias), bem como as medidas de desburocratização que possibilitem sua efetiva implantação.*

**Autoria:** Senador Zequinha Marinho

**Textos da pauta:**

[Requerimento \(CI\)](#)

## ITEM 10

### **REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 58, DE 2024**

*Requer a realização de audiência pública com o objetivo de discutir a reestruturação e valorização das carreiras das agências reguladoras para a infraestrutura nacional.*

**Autoria:** Senador Rogério Carvalho

**Textos da pauta:**[Requerimento](#) (CI)**ITEM 11****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 59, DE 2024**

*Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PL 576/2021 (Substitutivo-CD), que “disciplina o aproveitamento de potencial energético offshore; e altera as Leis nos 9.478, de 6 de agosto de 1997, 10.438, de 26 de abril de 2002, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 14.182, de 12 de julho de 2021, 10.848, de 15 de março de 2004, e 14.300, de 6 de janeiro de 2022”.*

**Autoria:** Senador Zequinha Marinho

**Textos da pauta:**[Requerimento](#) (CI)**ITEM 12****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 60, DE 2024**

*Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de debater as concessões das hidrovias brasileiras.*

**Autoria:** Senador Confúcio Moura

**Textos da pauta:**[Requerimento](#) (CI)**ITEM 13****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 61, DE 2024**

*Requer que na audiência pública objeto do REQ 58/2024-CI seja incluído entre os convidados o senhor Carlos Manuel Baigorri, Presidente da Anatel.*

**Autoria:** Senadora Daniella Ribeiro

**Textos da pauta:**[Requerimento](#) (CI)**ITEM 14****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 62, DE 2024**

*Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de debater sobre concessões ferroviárias e a ampliação da participação do modal ferroviário na matriz de transportes brasileira.*

**Autoria:** Senadora Rosana Martinelli

**Textos da pauta:**[Requerimento](#) (CI)**ITEM 15****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 63, DE 2024**

*Requer que sejam convidados representantes da Anatel (Agência Nacional de Telecomunicações) e da CSPB (Confederação dos Servidores Públicos do Brasil) entre os participantes da audiência pública, objeto do REQ 58/2024-CI, sobre a carreira e a*

*importância das agências reguladoras vinculadas à infraestrutura do país.*

**Autoria:** Senador Rogério Carvalho

**Textos da pauta:**

[Requerimento](#) (CI)

1

## PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 1.376, de 2024, do Senador Oriovisto Guimarães, que *altera a Lei nº 14.789, de 29 de dezembro de 2023, para excluir da base de cálculo do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) as receitas decorrentes de subvenções para investimento destinadas à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público.*

Relator: Senador **ANDRÉ AMARAL**

### I – RELATÓRIO

Vem ao exame da CI o Projeto de Lei (PL) nº 1.376, de 2024, do Senador Oriovisto Guimarães, que “altera a Lei nº 14.789, de 29 de dezembro de 2023, para excluir da base de cálculo do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) as receitas decorrentes de subvenções para investimento destinadas à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público”.

A matéria é composta de dois artigos, o primeiro dos quais altera a citada Lei nº 14.789, de 2023, que “dispõe sobre o crédito fiscal decorrente de subvenção para implantação ou expansão de empreendimento econômico”, acrescentando um parágrafo único ao seu art. 1º, de modo a excluir sua aplicabilidade às “subvenções para investimento destinadas à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público”.

O segundo artigo é a cláusula de vigência imediata.

Em sua justificação, o autor rememora que o Brasil tem compromissos internacionais para reduzir emissões de gases de efeito estufa, e que muitos municípios já adotam políticas nesse sentido. Ainda assim, a

descarbonização da frota de ônibus é um grande desafio, visto que o transporte público enfrenta desafios financeiros e de sustentabilidade, tendo sido um dos setores mais afetados pela pandemia de covid-19. Por isso, julga o autor ser indevido tributar subvenções para tecnologias limpas no transporte público.

Apresentada em 23 de abril de 2024, a matéria, após análise da CI, seguirá à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) para decisão terminativa.

Perante a CI foi apresentada a Emenda nº 1, do Senador Mecias de Jesus. Sua Excelência lembra que a Lei nº 14.789, de 2023, revogou dispositivos de outras Leis “que estabeleciam que não integravam a base de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep e da COFINS [Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social] as receitas referentes a subvenções para investimento, inclusive mediante isenção ou redução de impostos, concedidas como estímulo à implantação ou expansão de empreendimentos econômicos e de doações feitas pelo poder público”. Sendo assim, sugere corrigir tal lacuna, alterando a redação proposta para o parágrafo único do art. 1º da Lei nº 14.789, de 2023, para afirmar que as subvenções aqui discutidas não integram as bases de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep, nem da COFINS.

## II – ANÁLISE

Cabe a esta Comissão pronunciar-se quanto ao mérito do Projeto de Lei, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal. Os aspectos formais do PL serão analisados oportunamente pela CAE.

Para bem compreendermos o objeto do PL, devemos saber que a Lei nº 14.789, de 2023, obriga a que os benefícios fiscais (subvenções para investimento e subvenções para custeio) recebidos pelas empresas, transitem pelo seu resultado contábil, sendo reconhecidos como receita. Essa medida é necessária para alinhar a contabilidade brasileira com padrões internacionais.

A Lei nº 14.789, de 2023, substitui o incentivo fiscal – concedido por meio da exclusão da base de cálculo dos tributos federais – pelo incentivo do crédito fiscal. O crédito fiscal pode ser compensado com outros débitos tributários federais ou ressarcido em dinheiro. Seu valor é excluído da base de cálculo do IRPJ, da CSLL, da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins.

Contudo, o crédito fiscal compensará somente parcialmente a oneração da subvenção para investimento. Isso gerará, nos balanços das

empresas, aumento de receitas advindas de subvenções, o que aumentará indiretamente o lucro real, acarretando a majoração da base de cálculo do IRPJ, da CSLL, da Contribuição para o PIS/PASEP e da Cofins.

O que se propõe no citado PL é constituir exceção ao sistema de crédito fiscal criado pela Lei nº 14.789, de 2023, para as transferências de recursos da União, dos Estados e dos Municípios que caracterizem subvenção com fins de eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público. Dessa forma, os valores recebidos a esse título ficariam inteiramente fora da incidência do IRPJ e da CSLL. Com a aprovação da Emenda nº 1, também seriam excluídos da Contribuição para o PIS/PASEP e da Cofins.

Estamos de pleno acordo, tanto com o texto do PL, quanto com a Emenda nº 1.

As vantagens dos ônibus elétricos são múltiplas. Evidentemente, do ponto de vista da emissão de gases de efeito estufa, o ônibus elétrico é muito vantajoso, já que a eletricidade no Brasil tem altos índices de geração a partir de fontes renováveis, como hidrelétrica e solar.

Mas a mais importante dessas vantagens, a nosso ver, é a eliminação da poluição local. Ao eliminar a saída de gases poluentes e material particulado pelo escapamento, os ônibus elétricos contribuem de maneira significativa para a melhoria da qualidade do ar nas cidades, principalmente as médias e grandes. A má qualidade do ar causa doenças respiratórias que levam à morte de cerca de 50 mil brasileiros todos os anos.

Além disso, são mais silenciosos que os ônibus a diesel, diminuindo a poluição sonora nos corredores de transporte e reduzindo o impacto da passagem do transporte público sobre áreas residenciais.

E, do ponto de vista dos passageiros, os ônibus elétricos oferecem uma viagem com menos ruído e vibrações, ou seja, com maior nível de conforto. Por fim, por serem projetos mais modernos do que os dos ônibus a diesel, e pela possibilidade de tracionar o eixo das rodas diretamente pelo motor, é possível a adoção de piso baixo, facilitando o embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Tudo isso torna o transporte público mais atrativo, contribuindo para o objetivo estipulado na Política Nacional de Mobilidade Urbana de incentivar o uso do transporte coletivo.

Contudo, apesar de suas amplas vantagens, a implantação de ônibus elétricos exige vultosos investimentos em infraestrutura de recarga, além de representar um custo de aquisição mais alto que o dos modelos a diesel. Como bem lembrou o autor do PL, o setor de mobilidade urbana foi um dos mais afetados pela pandemia de covid-19, e ainda enfrenta a concorrência cada vez maior do transporte individual. Nossa avaliação é de que, sem incentivos fiscais, a eletrificação da frota de ônibus será inviável. É mister, portanto, aprovar tanto o PL nº 1.376, de 2024, quanto a Emenda nº 1, para promover o pleno aproveitamento dessas subvenções.

### III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do PL nº 1.376, de 2024, e da Emenda nº 1.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 1376, DE 2024

Altera a Lei nº 14.789, de 29 de dezembro de 2023, para excluir da base de cálculo do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) as receitas decorrentes de subvenções para investimento destinadas à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público.

**AUTORIA:** Senador Oriovisto Guimarães (PODEMOS/PR)



[Página da matéria](#)

## PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

Altera a Lei nº 14.789, de 29 de dezembro de 2023, para excluir da base de cálculo do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) as receitas decorrentes de subvenções para investimento destinadas à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O art. 1º da Lei nº 14.789, de 29 de dezembro de 2023, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 1º.** .....

*Parágrafo único.* A parcela de subvenção destinada à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público transferida pela União, Estados, Distrito Federal ou Municípios para as pessoas jurídicas não estão sujeitas à incidência do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) nem da Contribuição Social Sobre o Lucro Líquido (CSLL), não se lhe aplicando o crédito fiscal de que trata esta Lei.” (NR)

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

### JUSTIFICAÇÃO

A política de transição energética demanda adequação das políticas públicas voltadas à elaboração de normas que estabeleçam a redução das emissões de gás carbônico (CO<sub>2</sub>).

Não se olvide, também, que o serviço público de transporte coletivo de passageiros foi um dos mais afetados no momento pandêmico e anualmente vem perdendo espaço para motocicletas, carros, transporte por aplicativos e outras formas de deslocamento que passam longe de serem as mais adequadas no quesito sustentabilidade.



Tudo demonstra que o fomento a esse setor, tão caro à sociedade, é medida necessária, quer para buscar alternativas de financiamento do modal e atrair novos usuários ao sistema de transporte coletivo, quer por ter o potencial de ser grande vetor de redução das emissões de CO<sub>2</sub> tão nefastas ao meio ambiente, às cidades e aos seres humanos.

Dados que podem ser obtidos do Balanço Energético Nacional (2022) demonstram a imprescindibilidade de a Administração Pública enviar todos os seus esforços e adotar políticas públicas voltadas à descarbonização da frota de ônibus visando à redução da trajetória de dependência ascendente do transporte coletivo em relação aos combustíveis fósseis.

Veja-se que o Brasil assumiu compromissos internacionais para a redução das emissões, podendo-se destacar o Acordo de Paris que teve como um dos principais objetivos a contenção do aquecimento global, acordo este de que o Brasil se tornou signatário em 2015.

Cabe frisar que diversos Municípios já estabeleceram como política pública a redução das emissões dos gases de efeito estufa (GEE).

Esse breve arrazoado demonstra que, muito embora seja louvável a legislação federal que busca estabelecer alguns critérios para o recebimento do benefício fiscal em um momento de contingência de gastos públicos e necessidade de aumento da arrecadação, o diploma legislativo é incompatível com os compromissos de redução das emissões de GEE firmados pelo País e por diversos entes federados perante organismos internacionais.

O atingimento de tais compromissos dependerá, necessariamente, de políticas de fomento público voltadas a soluções sustentáveis, sobretudo quando se levam em consideração o direito fundamental ao transporte público de qualidade (art. 6º da CF) e o dever estatal de garantir às gerações futuras o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado (art. 225 da CF).

Dessa forma, acredita-se que é muito mais consentâneo com essa realidade que algumas atividades sejam excepcionadas da legislação federal, entre elas o serviço de transporte coletivo público e urbano de passageiros cujos titulares decidam fomentar por subvenção a sua prestação por meio de tecnologias limpas, tal qual ocorre no caso da eletromobilidade,



que vem sendo expandida em todo o País e que pode ser abruptamente freada devido à incidência fiscal.

Forte em tais argumentos, apresentamos respeitosamente esta proposta de projeto de lei que visa a alteração pontual da Lei nº 14.789, de 2023.

Convicto da importância da presente iniciativa, esperamos contar com o apoio de nossos ilustres Pares.

Sala das Sessões,

Senador ORIOVISTO GUIMARÃES



---

## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 14.789, de 29 de Dezembro de 2023 - LEI-14789-2023-12-29 - 14789/23  
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2023;14789>
- art1



CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Mecias de Jesus

**EMENDA Nº - CI**  
**(ao PL 1376/2024)**

O parágrafo único do art. 1º da Lei nº 14.789, de 29 de dezembro de 2023, incluído pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 1.376, de 2024, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º .....

Parágrafo único. A parcela de subvenção destinada à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público transferida pela União, Estados, Distrito Federal ou Municípios para as pessoas jurídicas:

I - não está sujeita à incidência do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) nem da Contribuição Social Sobre o Lucro Líquido (CSLL), não se lhe aplicando o crédito fiscal de que trata esta Lei; e

**II - não integra a base de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep, de que trata a Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e a base de cálculo da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS, de que trata a Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003.” (NR)**

## JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 14.789, de 29 de dezembro de 2023, decorrente da Medida Provisória nº 1185, de 2023, revogou o inciso X do § 3º do art. 1º da Lei nº 10.637/2002 e o inciso IX do § 3º do art. 1º da Lei nº 10.833/2003, que estabeleciam que não integravam a base de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep e da COFINS as receitas referentes a subvenções para investimento, inclusive mediante isenção

ou redução de impostos, concedidas como estímulo à implantação ou expansão de empreendimentos econômicos e de doações feitas pelo poder público.

Com a referida lei, o governo propôs um novo modelo que autoriza a apuração de crédito fiscal pela pessoa jurídica subvencionada, observados determinados requisitos e procedimentos. A substituição de incentivo fiscal operacionalizado por meio da exclusão de bases de cálculo de tributos federais por incentivo concedido mediante crédito fiscal prejudicou diversos setores econômicos.

Entretanto, mesmo no atual regime fiscal, segundo o art. 11 da Lei nº 14.789, de 2023, o valor do crédito fiscal não é computado na base de cálculo do IRPJ, da CSLL, da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (Contribuição para o PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS).

O Projeto de Lei nº 1376, de 2024, propõe que a parcela de subvenção destinada à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público transferida pela União, Estados, DF ou Municípios para as pessoas jurídicas esteja submetida ao modelo anterior de subvenções para investimento, considerando a importância do serviço de transporte coletivo público e urbano de passageiros cujos titulares decidam fomentar por subvenção a sua prestação por meio de tecnologias limpas (tal qual ocorre no caso da eletromobidade) e de forma a evitar que a expansão dessa modalidade seja abruptamente freada devido à incidência fiscal.

Essas iniciativas são cruciais para a sustentabilidade ambiental e o cumprimento de compromissos internacionais relacionados à redução de emissões de gases de efeito estufa, bem como consistem numa abordagem colaborativa e proativa para resolver uma questão relevante para o desenvolvimento sustentável e a economia verde.

Ocorre que, caso aprovado em sua redação original, a parcela de subvenção destinada à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público transferida pelos entes federados para as pessoas jurídicas, em face das



citadas revogações, serão consideradas receitas e tributadas pela Contribuição para o PIS/Pasep e pela COFINS.

Assim, visando evitar essa tributação desnecessária e que inibe os investimentos, proponho emenda para que a referida parcela de subvenção não integre a base de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep, de que trata a Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e a base de cálculo da COFINS, de que trata a Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003.

Ante o exposto, considerando a importância da descarbonização da frota de ônibus, da redução da trajetória de dependência ascendente do transporte coletivo em relação aos combustíveis fósseis, bem como dos compromissos de redução das emissões de gás carbônico, esperamos contar com o apoio dos Pares para aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 6 de maio de 2024.

**Senador Mecias de Jesus**  
**(REPUBLICANOS - RR)**





2



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Alan Rick

## PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 2.082, de 2019, do Deputado Wladimir Garotinho, que *denomina Rodovia Alberto Dauaire o trecho da rodovia BR-356 entre as cidades de São João da Barra e Campos dos Goytacazes, no Estado do Rio de Janeiro.*

Relator: Senador ALAN RICK

### I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 2.082, de 2019, de autoria do Deputado Wladimir Garotinho, que *denomina Rodovia Alberto Dauaire o trecho da rodovia BR-356 entre as cidades de São João da Barra e Campos dos Goytacazes, no Estado do Rio de Janeiro.*

Para tanto, a proposição, em seus dois primeiros artigos, institui a homenagem a que se propõe, tal qual descrita pela ementa. No terceiro artigo, 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 para o município de Campos dos Goytacazes e para o norte fluminense que justificam, em seu entender, a atribuição do nome de Alberto Dauaire ao referido trecho da rodovia BR-356.



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Alan Rick

Na Câmara dos Deputados, o PL nº 2.082, de 2019, 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 debate.

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.



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Alan Rick

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 determina que homenagens como a ora em exame sejam 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. Alberto Dauaire faleceu em 8 de abril de 2016, preenchendo o pressuposto da referida Lei.

No que concerne à técnica legislativa, no intento de aperfeiçoar a iniciativa em análise, um pequeno reparo redacional se impõe: em atenção à função metalinguística do discurso, deve-se colocar entre aspas o nome da rodovia objeto da modificação sugerida (“Rodovia Alberto Dauaire”) 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.

Alberto Dauaire nasceu em Campos dos Goytacazes no dia 27 de setembro de 1926, época em que a atual cidade de mais de meio milhão de habitantes era apenas um pequeno vilarejo.

Durante as décadas de 1950 e 1960, Dauaire foi eleito prefeito do município de São João da Barra e vereador por três mandatos. Foi, ainda, deputado estadual eleito para a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Alan Rick

Janeiro para nada menos que sete mandados consecutivos, entre 1966 e 1995. Enquanto deputado, desempenhou diversos cargos no Poder Executivo, como secretário estadual de Assistência Social e Trabalho, em 1968, e secretário na antiga pasta da Viação no governo Leonel Brizola, em 1983.

Por tais razões, consideramos justa e merecida a homenagem proposta.

### III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.082, de 2019, com a seguinte emenda de redação:

#### EMENDA DE REDAÇÃO Nº - CI

Coloque-se entre aspas a denominação “Rodovia Alberto Dauaire” na ementa e nos arts. 1º e 2º do Projeto de Lei nº 2.082, de 2019.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 2082, DE 2019

Denomina Rodovia Alberto Dauaire o trecho da rodovia BR-356 entre as cidades de São João da Barra e Campos dos Goytacazes, no Estado do Rio de Janeiro.

**AUTORIA:** Câmara dos Deputados

**DOCUMENTOS:**

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

- [Projeto original](#)

[http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=1728749&filename=PL-2082-2019](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1728749&filename=PL-2082-2019)



[Página da matéria](#)



Denomina Rodovia Alberto Dauaire o trecho da rodovia BR-356 entre as cidades de São João da Barra e Campos dos Goytacazes, no Estado do Rio de Janeiro.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei denomina Rodovia Alberto Dauaire o trecho da rodovia BR-356 entre as cidades de São João da Barra e Campos dos Goytacazes, no Estado do Rio de Janeiro.

Art. 2º O trecho da rodovia BR-356 entre as cidades de São João da Barra e Campos dos Goytacazes, no Estado do Rio de Janeiro, fica denominado Rodovia Alberto Dauaire.

Art. 3º 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 731/2023/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 2.082, de 2019, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Rodovia Alberto Dauaire o trecho da rodovia BR-356 entre as cidades de São João da Barra e Campos dos Goytacazes, no Estado do Rio de Janeiro”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR  
Primeiro-Secretário





3



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Humberto Costa

## PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 3.084, de 2021, da Senadora Nilda Gondim, que *dispõe sobre a implantação de infraestrutura cicloviária de caráter não-municipal*.

Relator: Senador **HUMBERTO COSTA**

### I – RELATÓRIO

Encontra-se pendente de decisão terminativa na CI o PL nº 3.084, de 2021, da Senadora Nilda Gondim, que “dispõe sobre a implantação de infraestrutura cicloviária de caráter não-municipal”.

O PL é composto por quatro artigos, sendo que primeiro informa seu objeto, e o último determina vigência imediata da lei que eventualmente lhe sobrevier. O art. 2º do PL, por sua vez, altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que “dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação – SNV”, para determinar que a União implante infraestrutura cicloviária “nos trechos sob sua responsabilidade que tenham tráfego expressivo de ciclistas, ou que apresentem forte potencial de realização de deslocamentos por bicicletas”, e remetendo ao regulamento o detalhamento de tal comando. O art. 3º, por sua vez, altera o art. 26 da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012), para determinar que os ditames desta legislação também se aplicam às vias cicláveis de caráter federal.

Na justificção, a autora decanta as inúmeras vantagens da bicicleta enquanto veículo, como baixo custo, baixo impacto ambiental, melhoria das

**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador Humberto Costa

condições de saúde do ciclista, entre outras, mas que seu uso “está aquém das possibilidades do Brasil”, devido “à baixa disponibilidade de infraestrutura cicloviária, como ciclovias dedicadas, que possam oferecer a segurança e o conforto que o ciclista espera encontrar em seu deslocamento diário em direção a seu trabalho ou estudo” para determinar que a União implante as infraestruturas cicloviárias sob sua responsabilidade.

A matéria foi distribuída com exclusividade a esta Comissão, para decisão terminativa, e não lhe foram oferecidas emendas.

**II – ANÁLISE**

Como o PL passará apenas pela análise desta CI, é necessário analisar a matéria sob todos os aspectos, tanto de mérito, como no tocante às questões formais.

Iniciando-se por esta parte, a União detém a competência exclusiva para legislar sobre as diretrizes da política nacional de transportes (art. 22, IX), bem como sobre trânsito e transporte (art. 22, XI). O projeto, além disso, busca veicular suas alterações substantivas em diplomas existentes, em vez de produzir lei esparsa.

Quanto ao mérito, não há como não louvar a iniciativa da nobre autora da proposta aqui analisada. De fato, a bicicleta como veículo de transporte apresenta inúmeras vantagens sobre os automóveis, como apontado na justificção do PL, e está na essência do que se convencionou chamar de “mobilidade suave”, na qual os deslocamentos causam pouco ou nenhum impacto ambiental, e é alternativa para tornar as cidades mais agradáveis e sustentáveis, e reduzir as emissões de gases de efeito estufa em uma escala planetária.

Para isso, a autora busca trazer a União para assumir suas responsabilidades no tocante à implantação de infraestrutura cicloviária nos eixos de transporte sob sua responsabilidade, como ao longo das rodovias federais, ou aquelas que atravessem a fronteira dos estados, como é o caso daquelas entre o Distrito Federal e seu entorno, ou entre Teresina, no Piauí, e Timon, no Maranhão.



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Humberto Costa

Por fim, quanto à técnica legislativa, entendemos que possam ser feitos alguns aperfeiçoamentos na redação do art. 3º do PL, particularmente no tocante a deixar clara a competência estadual para implantar as vias para bicicletas nos eixos intermunicipais. Tais alterações serão encaminhadas mediante emenda ao fim de nosso parecer.

**III – VOTO**

Ante o exposto, votamos pela constitucionalidade e juridicidade do PL nº 3.084, de 2021, e, no mérito, por sua **aprovação**, com as alterações decorrentes da seguinte emenda:

**EMENDA Nº - CI**

Dê-se ao art. 3º do PL nº 3.084, de 2021, a seguinte redação:

“**Art. 3º** A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 16.** .....

.....

VIII - planejar e implantar a infraestrutura cicloviária de caráter interestadual ou internacional.

..... (NR)

**Art. 17.** .....

.....

IV - planejar e implantar a infraestrutura cicloviária de caráter intermunicipal.

..... (NR)

**Art. 18.** .....

.....



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Humberto Costa

V - planejar e implantar a infraestrutura cicloviária de caráter municipal. (NR)”””

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 3084, DE 2021

Dispõe sobre a implantação de infraestrutura ciclovária de caráter não-municipal.

**AUTORIA:** Senadora Nilda Gondim (MDB/PB)



[Página da matéria](#)



**Senado Federal**  
Gabinete da Senadora Nilda Gondim

## **PROJETO DE LEI Nº       , DE 2021**

Dispõe sobre a implantação de infraestrutura ciclovitária de caráter não-municipal.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Esta Lei dispõe sobre a implantação de infraestrutura ciclovitária de caráter não-municipal.

**Art. 2º** A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 12.** O Subsistema Rodoviário Federal compreende todas as rodovias e infraestruturas ciclovitárias administradas pela União, direta ou indiretamente, nos termos dos arts. 5º e 6º desta Lei. (NR)

**Art. 12-A.** Compete à União implantar infraestrutura ciclovitária nos trechos sob sua responsabilidade que tenham tráfego expressivo de ciclistas, ou que apresentem forte potencial de realização de deslocamentos por bicicletas.

*Parágrafo único.* O regulamento disporá sobre o detalhamento deste artigo, inclusive quanto às questões locacionais e de geometria das vias para bicicletas e de suas infraestruturas de apoio.”

**Art. 3º** O art. 26 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com seguinte redação:

“**Art. 26.** Esta Lei se aplica, no que couber:

I - ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.



SF/21924.00333-38



**Senado Federal**  
Gabinete da Senadora Nilda Gondim

II - ao planejamento, fiscalização e implantação da infraestrutura cicloviária de caráter intermunicipal, interestadual ou internacional.” (NR)

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

### **JUSTIFICAÇÃO**

A bicicleta é um veículo com inúmeras vantagens: baixo custo de aquisição em relação aos veículos automotores, baixíssimo impacto ambiental, melhoria das condições de saúde do ciclista, ausência de ruído, pouca captura de espaço urbano para vias e estacionamentos, baixíssima letalidade decorrente dos acidentes (que não envolvem veículos automotores), etc.

Seu uso, entretanto, está aquém das possibilidades do Brasil, país que não apresenta frio extremo, e longos períodos de seca em grande parte do território nacional.

De fato, um dos maiores limitantes à popularização da bicicleta como meio de transporte, e não apenas lazer, diz respeito à baixa disponibilidade de infraestrutura cicloviária, como ciclovias dedicadas, que possam oferecer a segurança e o conforto que o ciclista espera encontrar em seu deslocamento diário em direção a seu trabalho ou estudo.

Nesse sentido, é necessário apontar que, embora a Lei da Mobilidade Urbana (nº 12.587, de 2012) já destaque a importância da construção dessa infraestrutura no interior do DF e dos municípios, a situação é menos clara nas ligações sob competência estadual e federal. Trata-se, portanto, da lacuna que este projeto pretende preencher.

Assim, o PL aqui apresentado altera tanto a mencionada Lei da Mobilidade Urbana, para determinar que as competências dessa lei também se aplicam ao planejamento, fiscalização e implantação de infraestrutura cicloviária de caráter intermunicipal, interestadual ou internacional, mas também altera a Lei do Sistema Nacional de Viação (SNV), para determinar



SF/21924.00333-38





**Senado Federal**  
Gabinete da Senadora Nilda Gondim

que compete à União implantar infraestrutura cicloviária nos trechos sob sua responsabilidade, desde que eles tenham tráfego expressivo, potencial ou real, de ciclistas.

São esses os motivos pelos quais apresentamos esse projeto, e que acreditamos sejam capazes de sensibilizar os nobres Senadores para sua expedita aprovação.

Sala das Sessões,

Senadora NILDA GONDIM



SF/21924.00333-38

## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 12.379, de 6 de Janeiro de 2011 - LEI-12379-2011-01-06 - 12379/11  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2011;12379>
- Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012 - Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana; Lei de Mobilidade Urbana - 12587/12  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2012;12587>
  - artigo 26

4



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Marcos Rogério

## PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 4.392, de 2023, do Senador Alan Rick, *que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir a cabotagem aérea a empresas sul-americanas na Amazônia Legal.*

Relator: Senador **MARCOS ROGÉRIO**

### I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Lei (PL) nº 4.392, de 2023, do Senador Alan Rick, *que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir a cabotagem aérea a empresas sul-americanas na Amazônia Legal.*

A matéria, apresentada em 12 de setembro de 2023, foi despachada a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura para decisão em caráter terminativo, nos termos do art. 91, inciso II, do Regimento Interno.

O projeto é composto por dois artigos.

O art. 1º insere a “cabotagem aérea” expressamente no atual art. 36-A do Código Brasileiro de Aeronáutica, que determina que “a autoridade de aviação civil deve expedir regulamento específico para aeródromos situados na área da Amazônia Legal, de forma a adequar suas operações às condições locais, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Marcos Rogério

atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança”.

O mesmo art. 1º prevê, no proposto parágrafo único do art. 216, que seria permitido às empresas sul-americanas de transporte aéreo prestar os serviços aéreos de transporte público doméstico que tenham como origem ou destino aeroportos localizados dentro da região da Amazônia Legal, desde que estejam autorizadas a operar serviços de transporte aéreo internacional no Brasil.

O art. 2º trata da entrada em vigor, que é a partir da data de publicação.

Na justificação, o autor aponta o desinteresse das empresas aéreas brasileiras que operam transporte aéreo doméstico em oferecer serviços com regularidade na Região Norte do País e na aviação regional em todo o Brasil, o que provoca oferta reduzida de rotas, cancelamento de voos e alteração de malha aérea frequentes, além de preços elevados. Argumenta ainda que a autorização da prestação de serviços pelas empresas dos países vizinhos proporcionaria aumento na oferta de voos na Amazônia Legal.

Foram apresentadas três emendas à proposta até a presente data.

A **Emenda nº 1 – CI**, do Senador Mecias de Jesus, estende a empresas estrangeiras de qualquer nacionalidade a autorização para a realização do transporte de cabotagem aérea. Além disso, essa emenda prevê que a autoridade de aviação civil deverá estabelecer prioridade para artigos de primeira necessidade na realização do transporte de cabotagem.

A **Emenda nº 2 – CI**, também do Senador Mecias de Jesus, mantém a autorização restrita a empresas sul-americanas, mas estabelece a prioridade para a realização de voos de carga de artigos essenciais e de primeira necessidade.

A **Emenda nº 3 – CI**, do Senador Astronauta Marcos Pontes, inclui a previsão de isonomia no tratamento tributário, fiscal, trabalhista e previdenciário entre as empresas domésticas e internacionais.



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Marcos Rogério

## II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura, em caráter terminativo, a análise da matéria tanto sob o prisma da constitucionalidade e juridicidade, quanto em relação a seu mérito.

Quanto à constitucionalidade, o inciso XI do art. 22 da Constituição Federal determina que compete à União legislar privativamente sobre transporte. Igualmente, o inciso X do mesmo artigo determina que compete à União legislar sobre navegação aérea. Além disso, a proposição não está contida no rol de matérias de iniciativa privativa do Presidente da República, cabendo, portanto, iniciativa parlamentar. Quanto à juridicidade, a matéria está em consonância com o ordenamento jurídico nacional, inclusive no que concerne à técnica legislativa, tendo em vista que o texto do projeto se encontra igualmente de acordo com as normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, a qual trata da redação das leis.

Quanto ao mérito, compartilhamos da preocupação do nobre autor com a falta de oferta de voos para a região amazônica, e concordamos que a autorização para a cabotagem por empresas sul-americanas poderia contribuir para melhorar essa situação. A região da Amazônia Legal engloba nove estados brasileiros - Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins e parte do Maranhão - e enfrenta desafios significativos em relação à infraestrutura de transporte aéreo. A vasta extensão e a complexidade geográfica da região apresentam obstáculos consideráveis para o estabelecimento e a manutenção de rotas aéreas eficientes. A falta de oferta adequada de transporte aéreo limita o desenvolvimento econômico e social da região, prejudicando não apenas os habitantes locais, mas também o potencial de turismo e negócios.

Causa-nos perplexidade que as empresas aéreas brasileiras não tenham interesse em oferecer serviços na quantidade necessária na região, a despeito do fato de que tais voos estejam quase sempre lotados. Deve-se destacar que nos últimos anos esta Casa tem votado favoravelmente a diversas medidas no sentido de aumentar a competitividade do mercado de transporte aéreo, como o fim das restrições de capital estrangeiro em empresas nacionais.



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Marcos Rogério

No mesmo sentido, acreditamos, viria a medida proposta neste projeto, dada a concentração da oferta de assentos em apenas três empresas, as quais são responsáveis por atender a mais de 99% do mercado.

Cremos que a autorização para que empresas estrangeiras realizem essas rotas pode contribuir para uma maior conectividade dentro da Amazônia e dessa região com o restante do país, e, em consequência, para nosso desenvolvimento regional e para a integração nacional. De fato, a entrada de novos operadores estrangeiros poderia trazer maior competitividade ao mercado, resultando em melhores serviços e preços mais acessíveis para os consumidores. Além disso, a competição gerada pela presença de empresas estrangeiras pode incentivar as empresas nacionais a melhorarem seus serviços, investirem em inovação e reduzirem custos operacionais.

É importante ressaltar, ainda, que a medida da abertura unilateral do mercado à cabotagem não é inédita. O Chile já não restringe o mercado doméstico a empresas nacionais e medida semelhante foi discutida no corrente ano pelo governo mexicano. Nota-se, portanto, que a cabotagem é vista internacionalmente como uma alternativa para o aumento de oferta de voos por meio do aumento de competitividade no mercado de transporte aéreo.

A proposta original pode, no entanto, ser aperfeiçoada. Em primeiro lugar, o PL sugere a abertura do mercado para as empresas sul-americanas, que poderiam mais facilmente atender à Região Amazônica. Decidimos por ampliar o escopo do projeto, eliminando essa restrição e estendendo a permissão a todas as empresas estrangeiras que já operam voos internacionais na região. Sugerimos ainda a inclusão, no texto da lei, das hipóteses de voos domésticos previstas em acordos de serviços aéreos internacionais, que já são realidade em várias partes do mundo, em especial na Europa, e podem facilitar a adoção de um modelo similar na América do Sul.

Por fim, passemos à análise das emendas apresentadas.

A **Emenda nº 1-CI**, do Senador Mecias de Jesus, expande a possibilidade de cabotagem, abrangendo empresas de qualquer nacionalidade, ponto já atendido pelo nosso relatório. A emenda também estabelece a prioridade para a realização de voos de carga de artigos essenciais e de primeira



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Marcos Rogério

necessidade. Acreditamos que haveria maior flexibilidade regulatória se os critérios de priorização para o transporte de bens fossem definidos no âmbito das agências reguladoras. Dessa forma, eventuais mudanças e correções poderiam ser ajustadas sem a necessidade de autorização legislativa, o que garantiria maior agilidade na implementação e atualização das normas. Portanto, recomendamos a rejeição da emenda.

A **Emenda nº 2-CI**, também do senador Mecias de Jesus, mantém a autorização restrita a empresas sul-americanas e estabelece a prioridade para a realização de voos de carga de artigos essenciais e de primeira necessidade. Como já expressamos, consideramos que a prioridade para o transporte de bens é tema mais apropriado que se deixe a critério das agências reguladoras, razão pela qual rejeitamos a emenda.

Por fim, a **Emenda nº 3 – CI**, do Senador Astronauta Marcos Pontes, condiciona a autorização à observância da isonomia tributária, fiscal, trabalhista e previdenciária com as empresas brasileiras. Acreditamos que para atingir esses objetivos, as empresas estrangeiras seriam obrigadas a constituir subsidiária no País, o que aumentaria os custos e a burocracia de suas operações e inviabilizaria a cabotagem da forma pretendida pelo projeto. Sua aprovação significaria que as empresas estrangeiras não poderiam usar os elementos mais favoráveis de suas estruturas de custos, como uma menor carga tributária, para oferecer um transporte mais acessível à população da Amazônia. Isso iria contra o objetivo do Projeto e por conseguinte, recomendamos a rejeição da emenda.

### III – VOTO

Diante do exposto, o nosso voto é pela **aprovação** do PL nº 4.392, de 2023, com rejeição das emendas nºs 1 a 3 – CI, e aprovação das emendas que apresento a seguir:

### EMENDA Nº – CI

Dê-se à ementa do Projeto a seguinte redação:





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Marcos Rogério

“Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para permitir o transporte aéreo doméstico, com origem ou destino na Amazônia Legal, por empresas estrangeiras.” (NR)

**EMENDA Nº – CI**

Dê-se ao art. 1º do Projeto a seguinte redação:

**Art. 1º** A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 216.** .....  
.....

§ 1º O disposto no caput não se aplica às operações de transporte de passageiros e carga, por empresas estrangeiras, que tenham como pontos de origem ou destino localidades na Amazônia Legal, independente de reciprocidade ou de acordos de serviços aéreos internacionais.

§ 2º O disposto no caput não se aplica às hipóteses previstas em acordos de serviços aéreos internacionais.

§ 3º Para as exceções previstas nos §§ 1º e 2º não se aplica o disposto no § 2º do art. 6º da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.”  
(NR)

Sala da Comissão

, Presidente



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Marcos Rogério

, Relator



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 4392, DE 2023

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir a cabotagem aérea a empresas sul-americanas na Amazônia Legal.

**AUTORIA:** Senador Alan Rick (UNIÃO/AC)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador Alan Rick

## PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir a cabotagem aérea a empresas sul-americanas na Amazônia Legal.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 36-A.** A autoridade de aviação civil deverá expedir regulamento específico para aeródromos situados na área da Amazônia Legal, de forma a adequar suas operações às condições locais, inclusive as de cabotagem aérea, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.

.....  
**Art. 216.** .....

*Parágrafo único.* É permitido às empresas sul-americanas de transporte aéreo que estejam autorizadas a operar serviços de transporte aéreo internacional no Brasil prestar também os serviços aéreos de transporte público doméstico que tenham como origem ou destino aeroportos localizados dentro da região da Amazônia Legal.”

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





SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador Alan Rick

## JUSTIFICAÇÃO

Temos observado nos últimos anos o desinteresse das empresas aéreas brasileiras que operam transporte aéreo doméstico em ofertar serviços com regularidade na Região Norte do País e na aviação regional em todo o Brasil.

Em que pesem as flexibilizações regulamentares que foram realizadas recentemente, como a liberação do capital estrangeiro, o fim da franquia de bagagem e outras simplificações de procedimentos com o intuito de atrair concorrentes, a realidade é que o mercado continua dominado por poucas empresas, que cada vez mais concentram geograficamente seus voos. A região da Amazônia fica com reduzida oferta de rotas, além de ser frequente o cancelamento de voos, bem como a alteração da malha aérea.

No Acre, por exemplo, o aeroporto possui apenas dois voos diários partindo de Rio Branco, que ocorrem de madrugada, estão sempre lotados e são a única forma efetiva de se chegar ao restante do Brasil. Quando o estado é sede de um grande evento, como a EXPOACRE ou algum encontro nacional, mesmo com preços que passam de R\$ 3000 por trecho há mais demanda que a capacidade das aeronaves, o que provoca baixa adesão e cancelamento de eventos.

A proximidade da Região Norte com os países andinos permitiria que empresas desses países atendessem com maior facilidade à





SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador Alan Rick

demanda local que as empresas brasileiras, que preferem priorizar as ligações próximas à Região Sudeste.

Nossa proposta, portanto, visa retirar as barreiras legais e oferecer uma alternativa de oferta de voos com origem ou destino nos aeroportos da Amazônia Legal, e com isso aumentar a oferta de voos mínima para que se possa exercer livremente o direito de ir e vir.

Assim, contamos com o apoio dos Pares para aprovação do Projeto de Lei que apresentamos.

Sala das Sessões,

Senador ALAN RICK



---

## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 7.565, de 19 de Dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica - 7565/86  
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1986;7565>



CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Mecias de Jesus

**EMENDA Nº - CI**  
**(ao PL 4392/2023)**

Dê-se nova redação ao Projeto nos termos dos itens 1 e 2 a seguir.

**Item 1** – Dê-se à ementa do Projeto a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir a cabotagem aérea na região da Amazônia Legal a empresas estrangeiras.”

**Item 2** – Dê-se nova redação ao § 1º do art. 216; e acrescente-se § 2º ao art. 216, ambos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, na forma proposta pelo art. 1º do Projeto, nos termos a seguir:

**“Art. 216. ....**

**§ 1º** É permitido às pessoas jurídicas que estejam autorizadas a operar serviços de transporte aéreo internacional no Brasil prestar também os serviços aéreos de transporte doméstico de carga e de passageiros que tenham como origem ou destino aeroportos localizados dentro da região da Amazônia Legal, nos termos do regulamento da autoridade de aviação civil.

**§ 2º** Regulamento da autoridade de aviação civil deverá prever, no transporte de carga de que trata o § 1º, as prioridades de alocação relacionadas ao transporte de itens essenciais e de primeira necessidade, como alimentos e medicamentos.” (NR).





## JUSTIFICAÇÃO

A abertura do mercado de transporte aéreo doméstico na região da Amazônia Legal para empresas sul-americanas vem em boa hora. A região da Amazônia Legal, que engloba nove estados brasileiros, enfrenta desafios significativos em relação à infraestrutura de transporte aéreo. A vasta extensão e a complexidade geográfica da Amazônia apresentam obstáculos consideráveis para o estabelecimento e a manutenção de rotas aéreas eficientes.

Nesse sentido, propomos que a abertura do mercado não compreenda apenas as empresas sul-americanas, mas todas as empresas estrangeiras que porventura tenham interesse em operar nesse mercado. Os benefícios são inúmeros, como: competição e redução de preços, melhoria na qualidade dos serviços, fomento ao turismo e aos negócios, desenvolvimento social, entre tantos outros.

Por fim, propomos ainda que as empresas possam operar também no transporte de cargas. Para isso, incluímos dispositivos que remetem à autoridade de aviação civil a regulamentação para garantir o transporte prioritário de itens essenciais e de primeira necessidade, como por exemplo alimentos e medicamentos.

Ante o exposto, na certeza de contribuir com essa medida de justiça, esperamos contar com o apoio de nossos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 4 de março de 2024.

**Senador Mecias de Jesus**  
**(REPUBLICANOS - RR)**





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Mecias de Jesus

**EMENDA Nº - CI**  
**(ao PL 4392/2023)**

Dê-se nova redação ao art. 216 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, na forma proposta pelo art. 1º do Projeto, nos termos a seguir:

**“Art. 216. ....**

**§ 1º** É permitido às empresas sul-americanas que estejam autorizadas a operar serviços de transporte aéreo internacional no Brasil prestar também os serviços aéreos de transporte doméstico de carga e de passageiros que tenham como origem ou destino aeroportos localizados dentro da região da Amazônia Legal, nos termos do regulamento da autoridade de aviação civil.

**§ 2º** Regulamento da autoridade de aviação civil deverá prever, no transporte de carga de que trata o § 1º, as prioridades de alocação relacionadas ao transporte de itens essenciais e de primeira necessidade, como alimentos e medicamentos.” (NR).

**JUSTIFICAÇÃO**

A abertura do mercado de transporte aéreo doméstico na região da Amazônia Legal para empresas sul-americanas vem em boa hora. A região da Amazônia Legal, que engloba nove estados brasileiros, enfrenta desafios significativos em relação à infraestrutura de transporte aéreo. A vasta extensão e a complexidade geográfica da Amazônia apresentam obstáculos consideráveis para o estabelecimento e a manutenção de rotas aéreas eficientes.

Nesse sentido, compreendemos louvável a abertura do mercado para as empresas sul-americanas, que porventura tenham interesse em operar



nesse mercado. Os benefícios são inúmeros, como: competição e redução de preços, melhoria na qualidade dos serviços, fomento ao turismo e aos negócios, desenvolvimento social, entre tantos outros.

Por fim, propomos ainda que as empresas possam operar também no transporte de cargas. Para isso, incluímos dispositivos que remetem à autoridade de aviação civil a regulamentação para garantir o transporte prioritário de itens essenciais e de primeira necessidade, como por exemplo alimentos e medicamentos.

Ante o exposto, na certeza de contribuir com essa medida de justiça, esperamos contar com o apoio de nossos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 4 de março de 2024.

**Senador Mecias de Jesus**  
**(REPUBLICANOS - RR)**





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº**  
**(ao PL 4392/2023)**

O art. 1º da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 36-A. A autoridade de aviação civil deverá expedir regulamento específico para aeródromos situados na área da Amazônia Legal, de forma a adequar suas operações às condições locais, inclusive as de cabotagem aérea, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança.....

Art.

216.....

§ 1º É permitido às empresas sul-americanas de transporte aéreo que estejam autorizadas a operar serviços de transporte aéreo internacional no Brasil prestar também os serviços aéreos de transporte público doméstico que tenham como origem ou destino aeroportos localizados dentro da região da Amazônia Legal, conforme regulamentação da autoridade de aviação civil.”

§ 2º A autorização contida no § 1º deverá observar a isonomia no tratamento tributário, fiscal, trabalhista e previdenciário entre as empresas domésticas e internacionais.

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



## JUSTIFICAÇÃO

As empresas aéreas brasileiras enfrentam diversos desafios para a operação aérea no Brasil, dentre os principais: i. o preço do combustível da aviação (QAV) configura como um dos mais caros do mundo; ii. o acesso ao crédito dificultoso para companhias aéreas; e iii. os altos índices de judicialização enfrentados pelas empresas.

A Lei do Voo Simples (Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022), aprovada recentemente pelo Congresso Nacional, facilitou e desburocratizou regras de entrada de companhias aéreas que tenham interesse de operar no Brasil. Esse movimento de empresas estrangeiras não foi significativo em razão dos desafios colocados à operação.

A cabotagem ocorre quando uma empresa estrangeira, em um voo de origem internacional, ao entrar num determinado país, faz transporte comercial em uma rota nacional. O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) permite que apenas empresas brasileiras façam transporte aéreo doméstico, proibindo a cabotagem por empresas estrangeiras, visando a segurança dos passageiros e, principalmente, a adequação da operação de companhias as leis brasileiras na esfera trabalhista, tributária, regulatória e entre outras.

A implementação da oitava liberdade do ar (cabotagem) não é uma medida relacionada ao barateamento das passagens aéreas (conceito econômico), mas sim um aspecto técnico que impacta na conectividade aérea, segurança, entre outros.

Adicionalmente, a observância da isonomia no tratamento entre as companhias que desejam ingressar no mercado brasileiro, com as que já atuam, visa não fragilizar a indústria local, resguardar os passageiros, a movimentação de cargas e, conseqüentemente, o país em termos de arrecadação de impostos, geração de empregos e número de rotas

Sala das sessões, 4 de março de 2024.



5

## PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 6.206, de 2023 (Projeto de Lei nº 10.388, de 2018, na origem), do Deputado Marcio Alvino, que *denomina Passarela Aureliano Henriques Brotto a passarela situada no Km 201,7 da BR-116, Rodovia Presidente Dutra, no Município de Arujá, no Estado de São Paulo.*

Relator: Senador **ASTRONAUTA MARCOS PONTES**

### I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 6.206, de 2023 (Projeto de Lei nº 10.388, de 2018, na origem), de autoria do Deputado Marcio Alvino, que *denomina Passarela Aureliano Henriques Brotto a passarela situada no Km 201,7 da BR-116, Rodovia Presidente Dutra, no Município de Arujá, no Estado de São Paulo.*

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 aponta que busca homenagear Aureliano Henriques Brotto, que faleceu em um atropelamento na Rodovia Presidente Dutra, em frente do próprio estabelecimento comercial, enquanto estava ajudando uma pessoa a atravessá-la.

Na Câmara dos Deputados, o PL nº 10.388, de 2018, 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 debate.

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”.

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. Aureliano Henriques Brotto faleceu em 5 de novembro de 1989, preenchendo o pressuposto da referida Lei.

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 passarela objeto da modificação alvitada (“Passarela Aureliano Henriques Brotto”) 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.

Primogênito de uma família com ascendência italiana, composta por quatro filhos, Aureliano Henriques Brotto nasceu em 26 de dezembro de 1941, no município de São Paulo, onde passou sua infância e adolescência.

Ainda na década de 1950, começou a trabalhar no ramo de combustíveis. No final da década seguinte, mudou-se para Arujá, ocasião em que, juntamente com seu pai e dois irmãos, adquiriu um posto de combustíveis às margens da Rodovia Presidente Dutra.

Correto, generoso e de caráter forte, Aureliano Brotto foi bom esposo, bom pai e amigo muito querido de muitos moradores da cidade, os quais ficaram consternados quando, em 5 de novembro de 1989, em frente do próprio posto, foi atropelado ao ajudar uma pessoa a atravessar a rodovia.

Por tais razões, consideramos, justa e merecida a homenagem proposta.

### III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 6.206, de 2023, com a seguinte emenda:

#### **EMENDA Nº - CI**

Coloque-se entre aspas a denominação “Passarela Aureliano Henriques Brotto” na ementa e no art. 1º do Projeto de Lei nº 6.206, de 2023.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 6206, DE 2023

(nº 10388/2018, na Câmara dos Deputados)

Denomina Passarela Aureliano Henriques Brotto a passarela situada no Km 201,7 da BR-116, Rodovia Presidente Dutra, no Município de Arujá, no Estado de São Paulo.

**AUTORIA:** Câmara dos Deputados

### DOCUMENTOS:

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

[http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=1666773&filename=PL-10388-2018](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1666773&filename=PL-10388-2018)



[Página da matéria](#)



Denomina Passarela Aureliano  
Henriques Brotto a passarela situada  
no Km 201,7 da BR-116, Rodovia  
Presidente Dutra, no Município de  
Arujá, no Estado de São Paulo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominada Passarela Aureliano  
Henriques Brotto a passarela situada no Km 201,7 da BR-116,  
Rodovia Presidente Dutra, no Município de Arujá, no Estado de  
São Paulo.

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 723/2023/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 10.388, de 2018, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Passarela Aureliano Henriques Brotto a passarela situada no Km 201,7 da BR-116, Rodovia Presidente Dutra, no Município de Arujá, no Estado de São Paulo”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR  
Primeiro-Secretário



6



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador JORGE KAJURU

## PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 527, de 2024, da Senadora Augusta Brito, que *dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de cancela automática em interseções em nível*.

Relator: Senador **JORGE KAJURU**

### I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Serviços de infraestrutura – CI o Projeto de Lei nº 527, de 2024, da Senadora Augusta Brito, que dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de cancela automática em interseções em nível.

Para tanto, a proposição altera a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, que estabelece a Lei das Ferrovias. A modificação acrescenta o §7º ao art. 51 da referida lei para determinar que as interseções em nível deverão dispor de cancela automática, conforme regulamentação.

A cláusula de vigência é de 365 dias decorridos da data da publicação da lei.

A matéria foi distribuída à esta CI, em decisão terminativa, não tendo recebido emendas no prazo regimental.

## II – ANÁLISE

Compete à CI, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, opinar sobre os transportes terrestres, como é o caso do PL ora em análise.

Preliminarmente, registramos que a matéria sob exame não apresenta vícios de constitucionalidade formal, uma vez que o tema da proposição está compreendido no campo da competência legislativa privativa da União, consoante dispõe o art. 22, XI, da Constituição Federal. Ademais, não se trata de matéria submetida à iniciativa privativa do Presidente da República, nos termos do § 1º do art. 61 da Carta Magna.

Do ponto de vista da juridicidade, também não identificamos óbices ao Projeto, pois constatamos que: a) o meio eleito é adequado ao alcance dos objetivos vislumbrados; b) traz inovação ao ordenamento jurídico; c) possui potencial coercitivo; e d) está em conformidade com o sistema jurídico nacional. Tampouco identificamos vícios de regimentalidade.

Quanto ao mérito da proposição, entendemos necessário envidarmos esforços a fim de que acidentes nos cruzamentos rodoferroviários sejam eliminados.

Conforme defende a nobre autora da proposição, deve-se buscar não somente a minoração do risco de ocorrência dos acidentes, mas a impossibilidade de que esses ocorram.

É inegável a importância e extrema atenção que deve ser dada aos aspectos de segurança inerentes às passagens em nível, que é objeto de inúmeras ações realizadas no cotidiano das concessionárias do transporte ferroviário de cargas, inclusive atendendo normativas já existentes para evitar acidentes.

Aspectos técnicos para segurança em cruzamentos rodoferroviários e travessias urbanas já estão contemplados tanto no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – MBST: Volume IX - Sinalização de Cruzamentos Rodoferroviários publicado pelo CONTRAN, como em normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT (Comissão Brasileira Metroferroviária CB-006) e



nas regras dos contratos de concessão ferroviária e resoluções estabelecidas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

No caso dos acidentes ocorridos em cruzamentos rodoferroviários, percebe-se a desobediência à sinalização de trânsito, a imprudência e imperícia como os grandes fatores contribuintes para a ocorrência do acidente.

Segundo a Fundación Mapfre, “mesmo sabendo dos graves riscos, há uma fatia da população que tem como hábito o comportamento agressivo ao volante, uso do celular, baixa atenção à sinalização e práticas negligentes em relação ao uso abusivo do álcool e outras drogas, além da falta de manutenção mecânica de seus veículos.”

Dessa forma, é essencial promover uma mudança cultural profunda, valorizando a educação no trânsito e o respeito mútuo nas vias públicas. A realização de campanhas de conscientização e educação para a segurança no trânsito, pode oferecer uma resposta mais equilibrada e sustentável, não só para redução da ocorrência de acidentes em cruzamentos rodoferroviários, mas no trânsito como um todo.

Ademais, a universalização das cancelas automáticas poderia não ser a medida mais eficiente ou necessária em todos os contextos, considerando a variação nas características operacionais e no volume de tráfego de cada interseção rodoferroviária. Muitas passagens podem ser adequadamente gerenciadas com medidas menos intrusivas e custosas, como a sinalização semafórica, aliada a sistemas de alerta e monitoramento, que já demonstraram ser eficazes na promoção da segurança e na gestão do fluxo de tráfego.

A solução para a gestão segura e eficiente das passagens em nível não reside na aplicação uniforme de cancelas automáticas, mas na avaliação criteriosa de cada interseção, para determinar a solução de sinalização mais adequada e custo-efetiva. A implementação de semáforos e sistemas de monitoramento inteligentes, combinados com campanhas de conscientização e educação para a segurança no trânsito, pode oferecer uma resposta mais equilibrada e sustentável, alinhada tanto às necessidades operacionais quanto às limitações financeiras.

Dessa forma, entendo como extremamente meritória a proposta de implantação de cancelas nos cruzamentos rodoferroviários, desde que se faça uma avaliação individualizada de cada cruzamento.

### III – VOTO

Com essas considerações, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 527, de 2024, com a seguinte emenda:

**EMENDA Nº       - CI**  
(ao PL nº 527, de 2024)

Dê-se a seguinte redação ao “§7º do art. 51 da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, na forma do art. 2º do Projeto de Lei nº 527, de 2024:

“§7º As interseções em nível deverão dispor de cancela automática ou sinalização semafórica veicular convencional ou outros tipos de equipamentos de sinalização adequados, podendo ser integrados conforme necessidade e avaliação técnica, nos termos da regulamentação vigente e das normas técnicas aplicáveis.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 527, DE 2024

Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de cancela automática em interseções em nível.

**AUTORIA:** Senadora Augusta Brito (PT/CE)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Augusta Brito

## PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de cancela automática em interseções em nível.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Altera a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, para tornar obrigatória a instalação de cancela automática em interseções em nível.

**Art. 2º** O art. 51 da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, passa a vigorar acrescido do seguinte §7º:

“§7º As interseções em nível deverão dispor de cancela automática, conforme regulamentação.” (NR)

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor após decorridos 365 dias da data de sua publicação.

### JUSTIFICAÇÃO

Não são incomuns as notícias de acidentes em cruzamentos rodoferroviários. Pela inércia inerente aos trens, os incidentes são sempre graves dada a magnitude dos impactos.

Embora os manuais de engenharia preconizem o uso de cancelas automáticas onde o risco de ocorrência de acidentes é maior, entendo que o que buscamos não é a simples minoração do risco, mas sim a impossibilidade de que os acidentes ocorram.





SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Augusta Brito

A adequada sinalização nem sempre é suficiente para que o comportamento dos condutores se paute pela prudência necessária. Em muitos casos, para que, conforme preconiza o Código de Trânsito Brasileiro, os veículos que se deslocam sobre trilhos tenham preferência de passagem sobre os demais, se faz necessário que os demais veículos sejam impedidos de transpor a via férrea.

Esse tipo de medida evitará que acidentes como o que se sucedeu recentemente aqui nos Distrito Federal, ceifando uma vida e deixando tantos outros feridos, possam voltar a ocorrer.

Certa da pertinência da medida, conto com o vosso apoio para a aprovação da proposição que ora apresento.

Sala das Sessões,

Senadora AUGUSTA BRITO

## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 14.273, de 23 de Dezembro de 2021 - Lei das Ferrovias - 14273/21  
<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2021;14273>
- art51

7

**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 a concessão da hidrovia do rio Madeira.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ);
- representante da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários;
- representante da Infra S.A;
- representante do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

**JUSTIFICAÇÃO**

A concessão da hidrovia do rio Madeira é um projeto de grande relevância estratégica para o desenvolvimento do transporte hidroviário no Brasil. A via, que conecta Porto Velho/RO até a foz do rio Amazonas, aguarda a realização de uma série de melhorias, e é necessária uma discussão aberta e participativa sobre os planos do Governo Federal.

Além disso, a modelagem econômico-financeira do contrato de concessão, que prevê um subsídio significativo do Governo, precisa ser debatida





com clareza. A audiência pública permitirá que representantes do governo exponham os detalhes e as expectativas referentes a esse projeto.

Diante da importância do projeto, conto com o apoio dos nobres senadores para a aprovação deste requerimento, para que possamos discutir de forma abrangente e informada a concessão da Hidrovia do Rio Madeira.

Sala da Comissão, 12 de junho de 2024.

**Senador Eduardo Braga**  
**(MDB - AM)**



8



SENADO FEDERAL

## REQUERIMENTO Nº DE - CI

Sr. Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PL 327/2021, que “institui o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten); e altera as Leis nºs 13.988, de 14 de abril de 2020, 11.484, de 31 de maio de 2007, e 9.991, de 24 de julho de 2000”.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- o Senhor • Dr. Yuri Schmitke Almeida Belchior Tisi: Presidente Executivo da Associação Brasileira de Recuperação Energética de Resíduos – ABREN;
- o Senhor • Adalberto Felício Maluf Filho: Secretário Nacional de Meio Ambiente Urbano e Qualidade Ambiental do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMAMC);
- o Senhor • Rodrigo Sobral Rollemberg: Secretário de Economia Verde, Descarbonização e Bioindústria do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC);
- o Senhor • Osvaldo Luiz Leal de Moraes: Diretor do Departamento para o Clima e Sustentabilidade da Secretaria de Políticas e Programas Estratégicos do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI).



## JUSTIFICAÇÃO

A promoção do desenvolvimento de projetos de energia elétrica limpa e renovável e da redução das tarifas de energia elétrica é assunto essencial para acelerar a transição do Brasil para um sistema energético sustentável e acessível. A inclusão dos convidados acima busca debater e trazer luzes à discussão a ser realizada no âmbito da reunião pública inicial a ser realizada, no que se refere a geração de energia através da incineração de resíduos sólidos.

Atualmente, o Brasil descarta a maior parte dos resíduos sólidos urbanos (RSU) produzidos em aterros ou lixões, sendo que a disposição inadequada provoca o risco de contaminação dos recursos hídricos pelo chorume ou lixiviado, gerando como consequência a redução da água potável disponível no planeta, assim como ocasiona danos à saúde humana. A implementação de soluções tecnológicas em harmonia com os princípios da sustentabilidade ambiental representa uma alternativa viável para a resolução dessa problemática.

A destinação dos resíduos é um desafio milenar para todas as civilizações. No mundo moderno, tem-se buscado soluções tecnológicas e estratégicas para evitar ao máximo a necessidade de aterramento, considerando os atuais altos níveis de consumo e geração de resíduos, estes últimos em quantidades monumentais.

Unindo esforços para solucionar a problemática dos resíduos sólidos não recicláveis, países como membros da União Europeia, Estados Unidos, China, Japão, Austrália, Singapura e Índia convergem na priorização da recuperação energética de resíduos como estratégia conjunta, o que caracteriza destinação sustentável, de baixo carbono e alinhada com os princípios da economia circular, contribuindo para a geração de vapor, energia elétrica limpa, renovável e firme – o que atribui maior confiabilidade e estabilidade ao sistema elétrico.

Existem atualmente 3.000 (três mil) usinas de recuperação energética de resíduos sólidos urbanos em todo o mundo (Ecoprog, 2023), e estas unidades



estão totalmente alinhadas à Transição Energética, processo de transformação do atual sistema energético em um modelo mais sustentável, seguro e confiável, lastreado em fontes renováveis.

No Brasil, até o momento, não existem usinas de recuperação de energia de resíduos em operação comercial, havendo apenas projetos em desenvolvimento, além da construção da Unidade de Recuperação Energética (URE), a primeira usina *Waste to Energy* da América Latina, localizada na cidade de Barueri, estado de São Paulo, com 20 (vinte) MW de potência instalada, que entrará em operação em 2025.

Segundo estudos da Associação Internacional de Resíduos Sólidos (ISWA, 2015), o custo do atendimento em saúde à população afetada pela má gestão do lixo urbano é calculado entre US\$ 10 e US\$ 20/ton (entre dez e vinte dólares por tonelada) de resíduo sólido urbano, o que equivale a uma média de R\$75/ton (setenta e cinco reais por tonelada).

Considerando as 28 (vinte e oito) regiões metropolitanas do Brasil com mais de 1.000.000 (um milhão) de habitantes, seria possível economizar cerca de R\$ 2.900.000.000,00 por ano (dois bilhões e novecentos milhões de reais), ou R\$ 116.000.000.000,00 (cento e dezesseis bilhões de reais) em 40 (quarenta) anos somente na área da saúde pública.

Estima-se também um custo evitado de R\$ 104.000.000.000,00 (cento e quatro bilhões de reais) ao meio ambiente em 40 (quarenta) anos de operação da usina. No total, com a emenda, será possível evitar o custo de R\$ 220.000.000.000,00 (duzentos e vinte bilhões de reais), custo este superior ao próprio investimento para implantação das usinas (CAPEX). Nessa perspectiva, a inércia acaba se mostrando mais cara que o próprio investimento.

Nesse sentido, ao considerar que os resíduos produzidos nessas regiões populosas correspondem a 47% (quarenta e sete por cento) de todo o volume de resíduos (RSU) produzidos no Brasil, verifica-se que, para recuperar a energia



desses resíduos, serão necessários investimentos de R\$ 181.500.000.000,00 (cento e oitenta e um bilhões e quinhentos milhões de reais), com usinas totalizando 3,3 GW de potência instalada e **com a geração de 200.000 (duzentos mil) novos empregos**. Também haverá a tributação de R\$ 200.000.000.000,00 (duzentos bilhões de reais) durante a operação da usina em 40 (quarenta) anos, e a mitigação de 86 (oitenta e seis) milhões de toneladas de CO<sup>2</sup> equivalente por ano, ou seja, mais do que o suficiente para atender os compromissos assumidos pelo Brasil no Acordo de Paris (COP26) de redução das emissões de metano.

Vale ressaltar que os 13 (treze) países que mais investem em tratamento térmico de resíduos no mundo, estão também entre os 16 (dezesesseis) primeiros países no Índice de Saúde e Bem-Estar do Fórum Econômico Mundial. A instalação de usinas de recuperação energética de resíduos (URE), assim, permitiria incomensuráveis benefícios à saúde da população, pois trata-se da solução de saneamento básico mais eficiente mundialmente para tratamento de resíduos sólidos urbanos em todo mundo.

Os locais onde as usinas de recuperação energética de resíduos (URE) foram implementadas apresentam também as taxas de reciclagem mais elevadas no mundo. No Brasil, elas permitiriam a recuperação de, em média, 23 (vinte e três) quilos de metais reciclados para cada 1 (uma) tonelada de resíduo tratado. A implantação de usinas nas 28 (vinte e oito) regiões metropolitanas brasileiras, com mais de 1.000.000 (um milhão) de habitantes, teria potencial de recuperar mais de 800.000 (oitocentas mil) toneladas de metais por ano.

O Relatório do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC, 2011), em sua quinta edição, aponta que as usinas de recuperação energética são a forma mais eficaz para mitigação dos gases de efeito estufa dos resíduos sólidos urbanos. A disposição de resíduos sólidos sem o tratamento adequado gera Gases de Efeito Estufa (GEE) em face da emissão do gás metano (CH<sub>4</sub>), que é 86 (oitenta e seis) vezes mais nocivo do que o gás carbônico (CO<sub>2</sub>) em um período de 20 (vinte) anos.



Portanto, a recuperação energética dos resíduos sólidos se traduz em (i) benefícios energéticos, haja vista que contribui como fonte renovável e limpa de energia; (ii) benefícios ambientais, porquanto contribui para a mitigação de gases de efeito estufa e evita contaminação dos recursos hídricos, tão escassos; (iii) benefícios socioeconômicos, oriundos do desenvolvimento de tecnologia nacional e emprego de mão de obra, nas várias etapas do processo da recuperação energética a partir dos resíduos. Por outro lado, o seu desperdício acarreta em ônus para o poder público e para os cidadãos.

Vale destacar ainda que a recuperação energética reabilita metais para a indústria - escória para a construção civil e rodovias – e também outros produtos que estão aderentes à economia circular, mediante o tratamento térmico da fração não reciclável dos resíduos sólidos.

Nesse sentido, apresentamos como oportuna a realização da Audiência Pública, razão pela qual rogamos aos nobres pares a sua aprovação.

Sala da Comissão, 26 de junho de 2024.

**Senador Zequinha Marinho**  
**(PODEMOS - PA)**



9





SENADO FEDERAL

## REQUERIMENTO Nº DE - CI

Sr. 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 a necessidade de incentivos às ferrovias autorizadas, que resultaram da Lei nº 14.273, de 2021 (Lei das Ferrovias), bem como as medidas de desburocratização que possibilitem sua efetiva implantação.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- o Senhor Secretário Nacional de Transportes Ferroviários;
- o Senhor Superintendente de Transportes Ferroviários da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres);
- representante Associação Nacional das Ferrovias Autorizadas;
- representante Petrocity Ferrovias;
- representante Expresso Planalto Central;
- representante Grão Pará Maranhão.

## JUSTIFICAÇÃO

A Lei das Ferrovias, promulgada em 2021, surgiu a partir de uma iniciativa desta Casa pela revitalização do transporte ferroviário no Brasil, estabelecendo uma nova modalidade de parceria entre o setor público e a iniciativa privada. As autorizações ferroviárias seriam desenhadas, financiadas e assumidas sob o risco e expertise do setor produtivo brasileiro em suplementação



às iniciativas públicas, sabidamente limitadas em razão do déficit fiscal e das assimetrias de informações econômicas.

Inicialmente, foram realizados mais de uma centena de pedidos de autorização, e algumas dezenas de contratos chegaram a ser celebrados. Entretanto, existem relatos de que algumas dificuldades na concretização desses projetos estão sendo levantadas. Em especial apontamos a inércia dos órgãos estatais em se adaptarem a essa nova modalidade de investimento ferroviário. À guisa de exemplo, citamos as rotinas de obtenção de debêntures, os licenciamentos ambientais e as declarações de utilidade pública como alguns pontos que precisam ser modernizados à luz da nova legislação, para que o mercado possa de fato investir nesse setor brasileiro tão útil e carente de investimentos.

Dada a complexidade e a importância estratégica da expansão ferroviária para o desenvolvimento econômico e a integração nacional, cremos que é fundamental ouvir as demandas daqueles que desejam investir para implantar essas ferrovias e conhecer as dificuldades que atualmente são enfrentadas nesses projetos. Por meio dessa audiência pública, propõe-se um debate aprofundado com todas as partes interessadas — representantes do setor produtivo, do governo e da agência reguladora — para descobrir de que forma podemos contribuir para reforçar a capacidade de resposta estatal a essas demandas e assegurar a viabilidade da expansão do transporte ferroviário no Brasil. Diante da importância das ferrovias para o País, conto com o apoio dos nobres Senadores para a aprovação deste requerimento.

Sala da Comissão, 3 de julho de 2024.

**Senador Zequinha Marinho**  
**(PODEMOS - PA)**



10



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Rogério Carvalho

## 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 discutir a reestruturação e valorização das carreiras das agências reguladoras para a infraestrutura nacional.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante Ministério da Gestão e Inovação em Serviços Públicos (MGI);
- representante Casa-Civil da Presidência da República;
- o Senhor Sandoval de Araujo Feitosa Neto, Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL);
- o Senhor Rodolfo Saboia, Diretor-Geral da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP);
- o Senhor Mauro Henrique Moreira Sousa, Diretor-Geral da Agência Nacional de Mineração (ANM);
- o Senhor Eduardo Nery Machado Filho, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ);
- o Senhor Rafael Vitale Rodrigues, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT);
- o Senhor Tiago Sousa Pereira, Diretor-Geral Substituto da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC);



- o Senhor Fabio Gonçalves Rosa, Presidente do Sindicato Nacional dos Servidores das Agências Nacionais de Regulação (SINAGÊNCIAS).

## JUSTIFICAÇÃO

As agências reguladoras têm histórico relativamente recente no Brasil e seu surgimento é resultado direto das transformações do Estado brasileiro que, a partir de meados dos anos 1990, passou a enfatizar também a sua função reguladora, exercida através da fiscalização de diversos setores sensíveis da economia nacional, na busca pela constante evolução da oferta com qualidade de serviços vitais aos cidadãos, de modo a contribuir para o crescimento e desenvolvimento do Brasil.

A teoria regulatória justifica a criação das agências reguladoras em três situações: a) pela necessidade de robustecer os padrões de segurança; b) pela imprescindibilidade de reforçar a aplicação das normas técnicas; e c) pela necessidade de proteger os cidadãos (ou consumidores) em mercados nos quais há falta de concorrência efetiva. São essas, portanto, as três principais funções dos entes reguladores, que devem ser cumpridas com esmero.

Consideramos, assim, que as agências possuem papel essencial na defesa do cidadão. Ao resolver os problemas detectados no setor regulado, as agências impulsionam a melhoria da qualidade dos serviços prestados.

No entanto, muito embora tenhamos inegáveis avanços nas últimas décadas, no Brasil, as agências têm amplo espaço para melhoria de sua atuação, sendo necessário que acompanhem com muito mais vigor o dinamismo do setor produtivo nacional, além de responderem prontamente aos desafios advindos de situações extraordinárias, como aqueles resultantes da recente pandemia de covid-19, felizmente superada.

Cientes do cenário desafiador em que estamos inseridos, faz-se necessária a constante manutenção do quadro de servidores da



regulação brasileira, aptos para responder eficientemente à suas demandas e responsabilidades. Em última análise, diversas tragédias recentes (como o afundamento da cidade de Maceió em razão de lavra ambiciosa e os desastres de Brumadinho e Mariana) poderiam ter sido evitadas caso as agências estivessem mais bem equipadas, realizassem mais fiscalizações in loco e não cedessem à tentação daquilo que denominei "autorregulação de fato" (fiscalização realizada a partir de informações emitidas pelo próprio regulado). É necessário, portanto, que as agências cumpram efetivamente suas atribuições, sobretudo fiscalizando as atividades que envolvem riscos sociais, ambientais, climáticos e econômicos. Noutras palavras, precisamos que as agências deixem de ser simples repartições burocráticas (cartórios que apenas validam a atividade regulada), e passem a exercer efetivamente seu dever de fiscalizar com independência, sem curvarem-se ao setor regulado.

Nessa trilha, o presente requerimento tem como objetivos principais:

i) promover o debate público acerca da importância do papel social das agências reguladoras do setor de energia, mineração, petróleo, gás e biocombustíveis, bem como dos modais de transporte aéreo, marítimo e terrestre e, ainda, pela gestão dos recursos hídricos nacionais; ii) jogar luz aos desafios políticos e sociais atravessados pelos servidores das Agências Nacionais de Regulação em sua permanente defesa dos direitos administrativos e trabalhistas junto ao Governo Federal; iii) debater as negociações referentes ao reajuste e reestruturação das carreiras na Mesa Específica e Temporária da Regulação instituída pelo Ministério de Gestão e Inovação em Serviços Públicos (MGI).

Considerando a importância da temática, solicitamos o apoio dos nobres pares para aprovação do presente requerimento.

Sala da Comissão, 2 de julho de 2024.

**Senador Rogério Carvalho**  
(PT - SE)



11



SENADO FEDERAL

**REQUERIMENTO Nº DE - CI**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PL 576/2021 (Substitutivo-CD), que “disciplina o aproveitamento de potencial energético offshore; e altera as Leis nos 9.478, de 6 de agosto de 1997, 10.438, de 26 de abril de 2002, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 14.182, de 12 de julho de 2021, 10.848, de 15 de março de 2004, e 14.300, de 6 de janeiro de 2022”.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante Presidente da Associação Brasileira de Distribuidores de Energia Elétrica - ABRADEE;
- representante Presidente da Associação Brasileira de Grandes Consumidores de Energia - ABRACE;
- representante Presidente da Frente Nacional de Consumidores de Energia - FNCE;
- representante Presidente da Associação dos Geradores de Energia-ABRAGE.

**JUSTIFICAÇÃO**

O projeto das eólicas offshore, importante marco para a transição energética, saiu do Senado como Casa original e sofreu mudanças relevantes na Câmara dos Deputados. Diversas entidades e associações foram a público para alertar sobre possíveis custos aos consumidores de energia do Brasil.





Dados indicam que se o projeto for aprovado como veio da Câmara, pode representar aumento médio de 11% na conta dos consumidores de energia. Pelos motivos apontados, consideramos necessários mais debates dentro desta Casa para entender melhor os efeitos do projetos e das mudanças colocadas pelos nobres deputados.

Sala da Comissão, 4 de julho de 2024.

**Senador Zequinha Marinho**  
**(PODEMOS - PA)**



12

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 as concessões das hidrovias brasileiras.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- o Exmo. Sr. Silvio Costa Filho, Ministro de Portos e Aeroportos;
- o Senhor Eduardo Nery Machado Filho, Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

JUSTIFICAÇÃO

As hidrovias são fundamentais para o escoamento eficiente de cargas e o desenvolvimento econômico de um país. Elas oferecem um meio de transporte econômico, sustentável e eficiente, contribuindo significativamente para a competitividade e integração dos mercados nacionais e internacionais.

Os investimentos privados através das concessões podem transformar as hidrovias em artérias logísticas mais eficientes e modernas, catalisando o desenvolvimento econômico, melhorando a qualidade dos serviços e contribuindo para a sustentabilidade ambiental.

Nesse sentido, entendemos que os planos do Governo Federal para realizar, em breve, os leilões de algumas das principais hidrovias brasileiras, **especialmente a hidrovia do Madeira**, são oportunos e merecem a



participação do Congresso Nacional para que possamos contribuir com esse tema, que é de extrema relevância para a sociedade.

Sala da Comissão, 18 de junho de 2024.

**Senador Confúcio Moura**  
**(MDB - RO)**



13



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Daniella Ribeiro

**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 REQ 58/2024 - CI seja incluído o seguinte convidado:

- o Senhor Carlos Manuel Baigorri, Presidente da ANATEL.

Sala da Comissão, de de .

**Senadora Daniella Ribeiro**  
**(PSD - PB)**



**14**



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Rosana Martinelli

**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 concessões ferroviárias e a ampliação da participação do modal ferroviário na matriz de transportes brasileira.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- Leonardo Cezar Ribeiro - Secretário Nacional de Transporte Ferroviário (Ministério dos Transportes);
- Alessandro Baumgartner - Superintendente de Transporte Ferroviário (ANTT);
- Representante da Infra SA;
- Luiz Antônio Pagot - Consultor da Associação Mato-grossense dos Produtores de Algodão (AMPA);
- André Nassar - Presidente Executivo da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE);
- Luís Baldez - Presidente da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (ANUT);
- Sr. Bernardo Figueiredo - Consultor de Infraestrutura e Logística.





## JUSTIFICAÇÃO

A realização de uma audiência pública para discutir a ampliação da participação do modal ferroviário na matriz de transportes brasileira, bem como seus atuais gargalos, certamente colaborará para definir políticas públicas, fluxos de investimento e caminhos para o desenvolvimento econômico do país, especialmente nos setores do agronegócio e da indústria. Diante desse cenário, torna-se imprescindível a realização de uma Audiência Pública na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) do Senado Federal, com o intuito de explorar os possíveis desdobramentos deste tema.

A maior participação do modal ferroviário diversifica as opções logísticas e reduz os custos dos usuários e os efeitos ambientais. Um dos pilares da economia brasileira, o agronegócio depende de um sistema de transporte eficaz para escoar a produção de grãos, carnes e outros produtos agrícolas para os mercados internos e externos. De forma similar, a indústria precisa de transporte rápido e confiável para garantir que seus produtos sejam competitivos.

Outro ponto importante a ser debatido — hoje enxergado como um gargalo — é a qualidade dos serviços oferecidos pelas empresas ferroviárias. A adoção de tecnologias avançadas, capacitação de mão de obra e investimentos em infraestrutura podem aumentar a eficiência operacional e a confiabilidade dos serviços.

Outrossim, a concorrência no setor ferroviário precisa ser discutida. Os setores produtivos podem se beneficiar de um mercado mais competitivo, que gera melhores serviços e preços mais baixos. Para que isso aconteça, é necessário estabelecer um ambiente regulatório que atraia novos participantes e garanta que o mercado seja equilibrado. Além disso, é essencial incentivar as concessionárias a fazerem mais investimentos em melhoria da infraestrutura ferroviária, bem como um aumento da capacidade de transporte e integração com outros modais, para



que a ampliação da participação desse modal na matriz logística brasileira esteja alinhada com os objetivos econômicos, sociais e ambientais nacionais.

Ademais, também é uma imperfeição do setor a falta de informações claras sobre a precificação e o tempo de viagens, o que prejudica as escolhas dos usuários e a criação de uma relação de confiança entre contratantes e contratados.

Por fim, para garantir benefícios econômicos sustentáveis e justos para todos os envolvidos no transporte ferroviário, é essencial equilibrar as relações contratuais. Esse objetivo pode ser alcançado por meio de uma regulação equilibrada e mecanismos de resolução de disputas eficientes — atualmente, instrumentos como comissões tripartites se mostram inefetivos.

Em resumo, o evento proposto busca reunir os principais interessados no setor para desenvolver estratégias que aumentem o uso do modal ferroviário e sua qualidade, promovendo o crescimento econômico do Brasil e a competitividade de nossos produtos no mercado global. Dessa forma, solicito que este requerimento seja submetido à apreciação dos membros desta Comissão, a fim de que possamos agendar a realização da Audiência Pública o mais breve possível.

Sala da Comissão, 10 de julho de 2024.

**Senadora Rosana Martinelli**  
(PL - MT)



15



SENADO FEDERAL  
Senador Rogério Carvalho

## 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 58/2024 - CI sejam incluídos os seguintes convidados:

- o Senhor Carlos Baigorri, Presidente da Anatel;
- representante da Confederação dos Servidores Públicos do Brasil - CSPB.

## JUSTIFICAÇÃO

Importa à ANATEL e à Confederação dos Servidores Públicos do Brasil - CSPB debater a importância e reestruturação das carreiras das agências reguladoras vinculadas à infraestrutura do Brasil.

Solicitamos, portanto, apoio para inclusão de seus representantes na audiência pública solicitada através do req 58/2024.

Sala da Comissão, de de .

**Senador Rogério Carvalho**  
(PT - SE)

