



CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1308/2025**  
**(à MPV 1308/2025)**

Acrescente-se art. 5º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 5º-1.** A Lei nº 15.190, de 08 de agosto de 2025, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 8º** .....

.....

**X** – serviços e obras direcionados à manutenção e ao melhoramento da infraestrutura em instalações preexistentes ou em faixas de domínio e de servidão, inclusive rodovias anteriormente pavimentadas e dragagens de manutenção portuária, desde que tais instalações ou faixas estejam licenciadas;

**XI** – serviços, obras e dragagens de manutenção de cursos hídricos que visam desobstrução e manejo de material do fundo de corpos d’água para manter a navegabilidade do canal de navegação ou bacia de evolução, sem que haja alteração das características pré-existentes, excetuando-se dragagem de aprofundamento.’ (NR)”

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

## JUSTIFICAÇÃO

Como representante da Frente Parlamentar pelo Livre Mercado, apresento a seguinte emenda, relativa à atividade de dragagem de manutenção. Essa atividade é essencial para garantir a navegabilidade contínua das hidrovias



brasileiras, especialmente no contexto da eficiência logística e da descarbonização. Um único comboio, composto por 35 barcas, é capaz de transportar até 70 mil toneladas de carga, o que equivale à substituição de 5,5 trens de 120 vagões ou 1.400 caminhões.

Essa substituição modal representa uma significativa redução nas emissões de gases de efeito estufa. Estudos indicam que, mesmo com a introdução do biodiesel B20 até 2030, o modal hidroviário ainda emitirá 72% menos CO<sub>2</sub> do que o rodoviário e 35% menos do que o ferroviário.

Destravar os investimentos em infraestrutura hidroviária é uma medida estratégica para aumentar a competitividade do Brasil, reduzir o chamado 'custo Brasil' e contribuir para o cumprimento das metas nacionais de descarbonização.

Nesse sentido, foi realizado um ajuste de redação no texto do artigo 8º, inciso VII vetado na sanção da lei e incluído pelo inciso X, para esclarecer que a expressão “desde que previamente licenciadas” se aplica exclusivamente às rodovias e dragagem de manutenção em portos marítimos, onde se aplica o conceito de uso de bota fora para o material dragado e licenciamento operacional dos ativos.

Adicionalmente, foi incluído o inciso XI, também no artigo 8º, que trata exclusivamente da dispensa de licenciamento ambiental para serviços, obras e dragagens de manutenção em hidrovias, o que viabilizará a continuidade e perenidade das operações logísticas sustentáveis e fortalece a integração multimodal necessária para o sucesso de outros projetos logísticos do país.

Essa operação não amplia profundidades além do padrão existente, tampouco gera impactos ambientais significativos, por possuir caráter exclusivamente conservativo. Condicionar sua dispensa a um licenciamento prévio criaria uma etapa burocrática desnecessária, tornando a norma, na prática, inexecutável.

A distinção proposta elimina uma exigência impossível de ser atendida e evita entraves administrativos que poderiam atrasar a manutenção da navegabilidade e a eficiência da logística hidroviária. Essa medida mantém o



equilíbrio entre a proteção ambiental e o desenvolvimento, assegurando que um modal de transporte mais limpo e econômico continue operando de forma segura e ininterrupta. Dessa forma, garante-se a correta aplicação do dispositivo legal e evita-se interpretações equivocadas que possam comprometer a efetividade da política pública.

Por fim, a inclusão da definição de serviços, obras e dragagens de manutenção visa conferir maior clareza à proposta, facilitando sua aplicação pelos tomadores de decisão e promovendo segurança jurídica. Essa definição também contribui para a segurança regulatória necessária aos investidores que planejam atuar no setor hidroviário, reforçando a previsibilidade e a estabilidade normativa indispensáveis ao desenvolvimento de projetos de infraestrutura logística sustentável.

Sala da comissão, 14 de agosto de 2025.

**Senador Luis Carlos Heinze**  
(PP - RS)

