

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE LEI Nº 3.009-B, DE 1997

Estabelece a obrigatoriedade da inclusão de eclusas e de equipamentos e procedimentos de proteção à fauna aquática dos cursos d'água, quando da construção de barragens.

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado SARNEY FILHO

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão para análise quanto ao mérito, nos termos do inciso XIII do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei nº 3.009, de 1997, do Senado Federal, que torna obrigatória a implantação de eclusas quando da construção de barragens destinadas a quaisquer finalidades, em rios navegáveis. Determina, ainda, a realização de descargas de água dos reservatórios no período da migração reprodutiva dos peixes, de forma a propiciar o transbordamento dos rios e permitir trocas entre o rio e as lagoas marginais.

Condiciona o licenciamento de barragens com finalidade de produção de energia, saneamento ou irrigação à aprovação de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA). O RIMA deve conter:

- a indicação das obras de escadas para peixes ou estações de piscicultura necessárias, bem como a adequada localização de cada equipamento;

– o inventário das lagoas marginais situadas na área a ser inundada e à jusante do barramento, caracterizando sua localização, área inundada após o período das cheias e ao final do período seco, bem como as espécies de peixes encontradas naqueles dois períodos.

Prevê, para os empreendimentos citados, três licenças: Licença Prévia (LP), Licença de Instalação (LI) e Licença de Operação (LO). A emissão da LP condiciona-se à aprovação do RIMA e a LI só será concedida após a aprovação do estudo de viabilidade da barragem que inclua a eclusa, se o rio for navegável.

Finalmente, o PL 3.009/1997 estabelece como sanções ao não cumprimento das medidas nele previstas:

- multa de, no mínimo, 20% do valor total da obra;
- perda ou restrição de incentivos e benefícios fiscais concedidos pelo Poder Público;
- perda ou suspensão de participação em licitação ou em linhas de financiamento nos estabelecimentos oficiais de crédito.

O projeto já foi submetido à apreciação das Comissões de Minas e Energia, que o aprovou, e de Viação e Transportes, que o aprovou na forma de um Substitutivo. Deve ser analisado, ainda, pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. O PL 3.009/1997 está sujeito à apreciação conclusiva pelas Comissões e tramita em regime de prioridade.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto de lei em análise.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A matéria em apreço tem por objetivo equacionar dois importantes impactos negativos decorrentes da construção de barragens: a interrupção da migração da fauna aquática, em especial os peixes, e o impedimento à navegação.

No que se refere aos impactos de barragens sobre a fauna aquática, é conveniente lembrar que, nas bacias dos rios Paraná e São Francisco, é crítica a situação das espécies com hábitos migradores, devido ao grande número de barragens construídas sem nenhum dispositivo que possibilite a passagem dos peixes.

A construção de escadas de degraus-tanques para a transposição dos peixes migradores é uma solução adotada com absoluto sucesso em outros países. No Brasil, dezenas de outras barragens também foram dotadas de estruturas para possibilitar a subida dos peixes de piracema, a começar pela Usina Hidrelétrica de Itaipava, no rio Pardo, construída no início do século passado.

Sem o conhecimento prévio da ictiofauna presente, aliado à desconsideração de características técnicas importantes (declividade, vazão, posição em relação ao eixo da barragem etc.) necessárias ao sucesso na transposição dos peixes, muitos erros foram cometidos. Escadas foram construídas logo acima de cachoeiras de 70 metros de altura, um impedimento natural à subida dos peixes, ou em riachos onde a ictiofauna era composta por espécies sedentárias.

A escada de peixes construída em 1942 na barragem de Cachoeira de Emas, no rio Mogi-Guaçu, é a mais conhecida, pelo sucesso de seu funcionamento. Milhares de peixes têm por ela passado nas suas migrações reprodutivas.

Da década de 1950 a meados da década de 1980, as estações de piscicultura foram privilegiadas como forma de manejo da ictiofauna no Brasil. As dificuldades técnicas para o manejo de espécies nativas, devido à falta de informações básicas sobre a biologia das mesmas, e o anseio por resultados rápidos e produtivos levaram à opção por espécies de outras bacias ou mesmo de outros continentes, cujas técnicas de propagação artificial já eram conhecidas. Na bacia do rio Paraná, por exemplo, mais de 20 espécies foram introduzidas.

Essa medida também se mostrou inadequada, uma vez que, na maioria dos casos, aquelas espécies não se adaptaram às condições locais e muitas jamais foram capturadas em suas formas adultas na bacia. Uma notória exceção é referente à pescada-amazônica ou pescada-branca (*Plagioscion squamosissimus*), presente hoje em praticamente todos os

ambientes da bacia do rio Paraná e ocupando a terceira posição em volume de capturas dos maiores reservatórios. Destaque-se, porém, que, embora não seja conhecido o seu impacto sobre os estoques das outras espécies, a pescada-amazônica é predadora de mais de 50 espécies nativas, especialmente nas fases juvenis.

A tomada de consciência do equívoco cometido levou à reorientação das atividades de manejo. Técnicas de reprodução de espécies nativas foram desenvolvidas, possibilitando a sua introdução nos reservatórios, e os estudos limnológicos e ictiológicos ganharam maior importância, de forma a prover as informações necessárias ao gerenciamento dos recursos aquáticos de forma planejada e global.

Assim, a proposição em análise deverá corrigir distorções ainda existentes na legislação brasileira e trazer para o nível de lei algumas determinações hoje previstas apenas em portarias.

A obrigatoriedade de implantar eclusas nas barragens de todos os rios navegáveis, por sua vez, possibilitará a otimização do transporte de cargas. Com uma vasta rede fluvial e cerca de 40 mil quilômetros de rios navegáveis, o Brasil tem relegado o transporte fluvial em detrimento do transporte rodoviário. O primeiro é responsável por apenas 5% do total de transporte de cargas, contra 52% de participação do transporte rodoviário, 30% do ferroviário, 8% da navegação de cabotagem e 5% de dutos.

A insensatez do modelo até então adotado tornou-se muito evidente com a abertura da economia, a estabilização dos preços e o consequente aumento da competitividade. Com a queda dos preços dos produtos em todo o mundo, caiu, também, a margem aceitável do custo de transporte. O transporte hidroviário parece ser a melhor alternativa de baratear os custos, que são, em média, menores que em outros tipos de transporte. O frete da tonelada de carga a cada mil quilômetros custa US\$ 40 por rodovia, US\$ 20 por ferrovia e US\$ 10 por hidrovía. Assim, as hidrovias devem ser a espinha dorsal de um novo modelo de transporte intermodal a ser implantado no País.

Além da economia financeira, os benefícios ambientais são relevantes, ressaltando-se a menor emissão de gases que poluem a atmosfera e contribuem para o efeito estufa e o aquecimento global.

Além do menor consumo de combustíveis, o melhor aproveitamento do sistema hidroviário irá reduzir o uso e desgaste das rodovias, melhorando a segurança das mesmas e reduzindo os seus custos de manutenção. O transporte hidroviário, bem gerido, acarreta menor demanda de recursos naturais, seja na forma de combustíveis, seja em materiais de construção utilizados para ampliar e manter a malha rodoviária.

Não temos dúvidas, portanto, quanto ao mérito da proposição, cujo conteúdo foi aprimorado pela Comissão de Viação e Transportes.

Todavia para assegurar maior alcance ambiental da presente proposição, apresentamos emenda, acrescentando §3º ao art. 2º do Substitutivo no sentido de garantir que a implantação dos sistemas de transposição de peixes seja obrigatória em quaisquer circunstâncias.

Dessa forma, votamos, quanto ao mérito, pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.009, de 1997, na forma do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes, com emenda.

Sala da Comissão, em de de 2013.

Deputado SARNEY FILHO
Relator

COMISSÃO DO MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL**EMENDA AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.009-A, DE 1997**

Estabelece a obrigatoriedade de inclusão de eclusas, ou dispositivos equivalentes de transposição de nível, e de equipamentos e procedimentos de proteção à fauna aquática, na implantação de barragens de cursos de água.

Inclua-se o §3º ao art.2º do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes, com a seguinte redação:

“Art. 2º
.....

§ 3º As exceções referidas no § 2º não se aplicam aos Sistemas de Transposição de Peixes, ou a outros dispositivos indicados por ocasião do licenciamento ambiental, cuja implantação é obrigatória em qualquer circunstância.”

Sala da Comissão, em de setembro de 2013

Deputado Sarney Filho