

**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **\*PROJETO DE LEI N.º 3.009-C, DE 1997** **(Do Senado Federal)**

**PLS nº 59/1996**

**Ofício (SF) nº 353/1997**

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; tendo parecer: da Comissão de Minas e Energia, pela aprovação (relator: DEP. PEDRO BITTENCOURT); da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste, com substitutivo, e pela rejeição das emendas apresentadas na Comissão ao substitutivo (relator: DEP. ELISEU PADILHA); e da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, pela aprovação deste e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com subemenda (relator: DEP SARNEY FILHO).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

MINAS E ENERGIA;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

### **APRECIÇÃO:**

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

**(\*) Atualizado em 03/07/2014 em virtude de incorreções no anterior**

## SUMÁRIO

### I – Projeto inicial

### II – Na Comissão de Minas e Energia:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

### III – Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Emendas apresentadas ao substitutivo (2)
- Complementação de voto
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

### IV – Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:

- Parecer do relator
- Subemenda oferecida pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão\*
- Voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É obrigatória a implantação de eclusas na construção de barragens destinadas a quaisquer finalidades, em rios navegáveis.

Parágrafo único. Deverá ser prevista a realização de descargas d'água anuais programadas dos reservatórios, no período da migração reprodutiva dos peixes (espécies de piracema), para proporcionar o transbordamento dos rios em trechos com incidência de lagoas marginais, visando às trocas anuais entre rios e essas lagoas, com entrada de ovos e larvas e saída de peixes jovens.

Art. 2º O licenciamento de barragens, para fins hidrelétricos, acima de dez megawatts, de saneamento ou irrigação, dependerá de elaboração de Estudo de Impacto Ambiental - EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA, a serem submetidos à aprovação do órgão ambiental municipal ou estadual competente, e do Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal, em caráter supletivo.

§ 1º Os empreendimentos de que trata o caput deste artigo estão sujeitos à:

I - Licença Prévia - LP que deverá ser requerida no início do estudo de viabilidade;

II - Licença de Instalação - LI que deverá ser obtida antes do início das obras;

III - Licença de Operação - LO que deverá ser obtida antes do fechamento da barragem.

§ 2º A emissão da Licença Prévia - LP fica condicionada à aprovação do RIMA, que contera:

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

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

§ 3º A Licença de Instalação - LI só será concedida após a aprovação pelo órgão de transporte municipal ou estadual competente, e pelo Ministério dos Transportes, em caráter supletivo, do estudo de viabilidade da barragem compreendendo a construção de eclusa, se o rio for navegável.

§ 4º A não inclusão dos equipamentos e procedimentos tornados obrigatórios somente será admitida por inviabilidade técnica fundamentada e aprovada pelos órgãos competentes.

Art. 3º Sem prejuízo das penalidades definidas pela legislação federal, estadual e municipal, o não cumprimento das medidas estabelecidas nos artigos anteriores sujeitará os infratores:

I - à multa correspondente a um mínimo de 20% (vinte por cento) do valor total da obra, ficando a concessão da Licença de Operação - LO condicionada ao pagamento integral desta penalidade pecuniária;

II - à perda ou restrição de incentivos e benefícios fiscais concedidos pelo poder público;

III - à perda ou suspensão de participação em licitação ou em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito.

§ 1º No caso de omissão da autoridade estadual ou municipal, caberá à respectiva unidade fiscalizadora a aplicação das penalidades pecuniárias previstas neste artigo.

§ 2º Nos casos previstos nos incisos II e III deste artigo, o ato declaratório da perda, restrição ou suspensão será atribuído à autoridade administrativa ou financeira que concedeu os benefícios, incentivos ou financiamento, conforme resolução do Conama - Conselho Nacional do Meio Ambiente.

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

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário.

Senado Federal, em 22 de abril de 1997

Senador Antônio Carlos Magalhães  
Presidente do Senado Federal

"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeDI"

# CONSTITUIÇÃO

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL  
1988

TÍTULO IV  
Da Organização dos Poderes

CAPÍTULO I  
Do Poder Legislativo

SEÇÃO VIII  
Do Processo Legislativo

SUBSEÇÃO III  
Das Leis

Art. 65 - O projeto de lei aprovado por uma Casa será revisto pela outra, em um só turno de discussão e votação, e enviado à sanção ou promulgação, se a Casa revisora o aprovar, ou arquivado, se o rejeitar.

Parágrafo único. Sendo o projeto emendado, voltará à Casa iniciadora.

## COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

### I- RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 3.009, de 1997, oriundo do Senado Federal (PLS nº 59/1996), torna obrigatória a implantação de eclusas na construção de barragens destinadas a quaisquer finalidades, em rios navegáveis.

Prevê, ainda, a proposição um conjunto de medidas que propicie a preservação da fauna aquática, seja através de obras, seja através de ações que confluam para a sua consecução.

A proposição prevê penalidades pecuniárias e perda ou restrições de facilidades e favores ensejados pelo Poder Público.

Nesta Casa, a proposição em tela foi distribuída, para decisão, às Comissões de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias; e de Constituição e Justiça e de Redação.

Dada a relevância da matéria, foi solicitado pelo Senhor Presidente da Comissão de Minas e Energia ao Senhor Presidente da Câmara que fosse a comissão incluída no rol das comissões a pronunciarem-se quanto ao mérito.

Em 27 de abril de 1999, por despacho de S. Ex.<sup>a</sup>, o Presidente da Câmara, Deputado Michel Temer, foi esta Comissão encarregada de proceder à análise de mérito.

Na Comissão, aberto o prazo regimental para o recebimento de emendas, não houve qualquer manifestação dos senhores Deputados.

Cabe-me, agora, apresentar a V. Ex.<sup>as</sup>, meu voto, nos termos dos arts 32 e 55 do Regimento Interno da Casa.

## II- VOTO DO RELATOR

A preocupação fulcral da proposição gira em torno de dois eixos: a preservação da navegabilidade da hidrovia em que se pretende instalar a barragem, através de eclusas e, igualmente, a preservação da fauna aquática, através de obras e procedimentos que permitam o acesso dessa fauna aos antigos sítio de reprodução e o equilíbrio no hábitat original, inclusive com previsão de alagamentos intencionais das margens e lagoas marginais para reciclagem de águas, larvas e da população jovem.

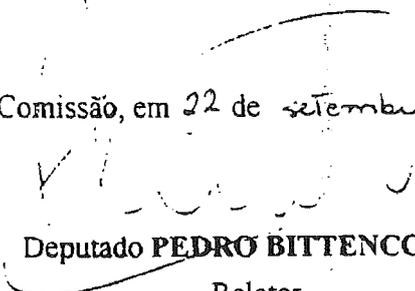
No tocante ao que nos interessa mais de perto, a construção de barragens para fins hidrelétricos, e também de saneamento e irrigação, a proposição condiciona o licenciamento à elaboração e aprovação de Estudo de Impacto Ambiental - EIA e do respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA.

Tais exigências não trazem inovações que venham a tolher o aproveitamento do potencial hidráulico, a não ser os propósitos acima ressaltados de preservar as facilidades de transporte e a biota aquática, o que, no fundo, objetiva a garantia do uso múltiplo das águas, princípio norteador de nosso Código de Águas (Decreto nº 24.643, de 10 de julho de 1934), recepcionado pelo texto constitucional e levado à última consequência pela lei dos recursos hídricos (Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997).

Com tais considerações, externo a convicção de que a proposição concorre para o aprimoramento da legislação nacional no trato com os recursos hídricos e

a vida e o meio ambiente envolvido, merecendo meu pronunciamento pela **APROVAÇÃO** e meu apelo para que os nobres parcs acompanhem-me neste voto.

Sala da Comissão, em 22 de setembro de 1999.

  
Deputado **PEDRO BITTENCOURT**

Relator

### III- PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Minas e Energia, em reunião ordinária realizada hoje, APROVOU, unanimemente, o Projeto de Lei nº 3.009/97, nos termos do parecer do Relator. Deputado Pedro Bittencourt.

Estiveram presentes os Senhores Deputados: Luiz Antônio Fleury Filho - Presidente, Moreira Ferreira - 1º Vice-Presidente, Nicias Ribeiro - 2º Vice-Presidente, Fernando Ferro - 3º Vice-Presidente, Airton Dipp, Airton Roveda, Antônio Feijão, Antônio Jorge, B. Sá, Betinho Rosado, Félix Mendonça, Gilberto Kassab, Ivânio Guerra, José Janene, Juquinha, Lincoln Portela, Luiz Sérgio, Marcos Lima, Olímpio Pires, Paulo Feijó, Pedro Bittencourt, Pedro Pedrossian, Professor Luizinho, Ricardo Barros, Ricarte de Freitas, Romel Anízio, Sérgio Barros, Sérgio Reis e Vadão Gomes.

Sala da Comissão, em 29 de março de 2000

  
Deputado **Luiz Antônio Fleury Filho**  
Presidente

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 3.009, de 1997, originário do Senado Federal, propõe que se torne obrigatória a implantação de eclusas em todas as barragens a serem construídas em rios navegáveis. Propõe, ainda, um conjunto de medidas destinadas à preservação da fauna aquática, constituídas por obras e ações que possibilitem a migração dos peixes (piracema) e proporcionem o transbordamento dos rios em trechos com incidência de lagoas marginais, propiciando a entrada de ovos e a saída de peixes jovens.

Inicialmente, foram designados Relatores do projeto nesta Comissão os Deputados **Ildefonso Cordeiro**, **Beto Albuquerque** e **Telma de Souza**, os quais elaboraram pareceres que não chegaram a ser apreciados.

O projeto reforça a obrigação, já prevista na legislação de meio ambiente, de que o licenciamento ambiental de barragens para fins hidrelétricos acima de dez megawatts, para abastecimento público (saneamento) e para retirada de água para irrigação dependerá da elaboração de estudo de impacto ambiental, o qual deverá ser aprovado pelo órgão competente. Condiciona a emissão da Licença Prévia à indicação de medidas que possibilitem a migração de piracema, ou de estações de piscicultura, e ao inventário das lagoas marginais situadas na área a ser inundada e a jusante do barramento. Prevê que a Licença de Instalação só poderá ser emitida após a aprovação, pelo órgão municipal ou estadual competente, ou pelo Ministério dos Transportes em caráter supletivo, do estudo de viabilidade da barragem, incluindo, quando o rio for navegável, a implantação de eclusa.

A proposição prevê, como penalidades pelo não cumprimento da lei, multa correspondente a um mínimo de 20% do valor da obra, restrição ou perda de incentivos e benefícios fiscais e a perda ou suspensão de participações, pelo empreendedor, em licitações do setor público e em linhas de financiamento de instituições oficiais de crédito.

O projeto de Lei nº 3.009-A/1997 já foi apreciado e aprovado pela Comissão de Minas e Energia. Não foram apresentadas emendas ao mesmo, tanto naquela, como nesta comissão de mérito.

Cabe a esta Comissão de Viação e Transportes pronunciar-se sobre o mérito do projeto, nos termos do inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

## II - VOTO DO RELATOR

Se forem considerados os curso de água naturalmente navegáveis e aqueles que podem ser tornados navegáveis, o Brasil poderá contar, com uma rede hidroviária de mais de 40.000km. Muitos de nossos rios já serviram de estradas para os primeiros colonizadores que, com suas pequenas embarcações, penetraram no interior de nosso país, alargando o seu território muito além da linha estabelecida pelo Tratado de Tordesilhas.

Durante muito tempo, rios como o São Francisco, o Paraguai, o Corumbá, o Tocantins, o Araguaia, o Paraíba do Sul e o Parnaíba constituíram praticamente os únicos meios de ligação de vastas áreas do interior com as regiões mais desenvolvidas do País. Eram as vias por onde entravam produtos industrializados e saíam os da terra. Eram os caminhos por onde circulavam pessoas, informações e riquezas. Esse papel fundamental de transporte ainda é desempenhado por uma imensa rede hidroviária na Amazônia.

Desde que o Brasil optou pela predominância da hidroeletricidade em sua matriz energética, no final da década de 1950, a construção de grandes barragens vem privilegiando esse uso dos recursos hídricos. Isto apesar de o Código de Águas, estabelecido pelo Decreto nº 24.643, de 10 de julho de 1934, já dispor, em seus artigos 37 e 48 que "*O uso das águas públicas se deve realizar, sem prejuízo da navegação*", salvo "*no caso de uso para as primeiras necessidades da vida*" e "*no caso de lei especial que, atendendo a superior interesse público, o permita*".

Só a partir do final da década de 1980, com a consolidação das exigências ambientais para a implantação de barragens e, mais efetivamente, após a sanção da Lei nº 9.433, de 1997, que instituiu a Política Nacional de Recursos Hídricos, essa abordagem vem dando sinais de mudanças, com ênfase no uso múltiplo das águas.

Com a construção das barragens para viabilizar o aproveitamento dos potenciais hidráulicos, vários rios tiveram cortados os seus fluxos de navegação. Além da interferência com as vias naturais, ao se implantarem as barragens, não se cuidou de aproveitá-las para ampliar as vias navegáveis, por meio de eclusas e outros dispositivos para transpô-las. Isso aconteceu, por exemplo, com a série de hidrelétricas implantadas na bacia do rio Paraná e no São Francisco e com a hidrelétrica de Tucuruí, no rio Tocantins, situações que ainda não foram reparadas.

Alguns casos exemplificam a importância e o potencial de ampliação de nossa rede hidroviária por meio da construção de eclusas em barragens destinadas a outros fins.

Na bacia do Tocantins, a conclusão das eclusas de Tucuruí e de Lageado, próxima a Palmas, permitirá a navegação naquele rio até a barragem de Peixe-Angical, próxima à cidade de Peixe, cuja capacidade será aumentada com os aproveitamentos hidrelétricos em Carolina e Estreito, entre o Maranhão e o Tocantins. Com a eclusa na barragem Peixe-Angical, serão criados extensos trechos navegáveis nos rios Paranã e Palmas, afluentes do Tocantins, com pontos terminais próximos do oeste da Bahia, permitindo o escoamento por via fluvial de grande parte da produção de grãos daquela região até Belém, com significativas vantagens de custos em comparação a outras alternativas de transporte.

No rio Tapajós, eclusas para transposição de desníveis de pequena altura viabilizarão o escoamento de parte significativa da produção de grãos do Mato Grosso, uma das áreas com maior crescimento agrícola do país. No Madeira, a implantação de eclusas concomitantemente com as planejadas hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau permitirá a navegação desde a Bolívia até o

rio Amazonas, abrindo uma saída para o Atlântico de uma vasta região brasileira e boliviana.

A viabilização de vias navegáveis como o Tapajós e o Tocantins poderá, inclusive, tornar desnecessárias ou secundárias obras rodoviárias de grande porte e impacto ambiental, como a duplicação da Belém-Brasília e a pavimentação da BR 163, entre Cuiabá e Santarém. Trará, também, significativa redução no consumo de combustíveis, contribuindo para a redução da emissão de gases formadores do efeito estufa, causa principal do aquecimento global.

Uma mostra do que a navegação fluvial pode representar para o Brasil pode ser vista no sistema hidroviário do Tietê-Paraná, pelo qual grande parte da produção de grãos do Triângulo Mineiro, do sul de Goiás, do leste do Mato Grosso do Sul e do oeste de São Paulo é levada por enormes balsas até bem próximo do porto de Santos, para ser exportada. Os ganhos em termos de custos de transporte são enormes, além do fato de que, sem essa alternativa, dificilmente os sistemas rodoviário e ferroviário dessas regiões teriam condições de atender à demanda das épocas das safras.

A ampliação das vias navegáveis, além de proporcionar o aproveitamento de um modal de transporte de baixo custo, se comparado aos modais rodoviário e ferroviário, irá desafogar o movimento de caminhões nas rodovias, principalmente daqueles utilizados para o transporte de grandes volumes de cargas a granel. Com isto, poupam-se combustíveis, reduzem-se custos de manutenção das estradas e melhoram-se as condições de conforto e segurança de seus usuários.

Ressalte-se que, se implantada concomitantemente com um barragem destinada a outros fins, uma eclusa terá seu custo enormemente reduzido, pois serão aproveitadas as mesmas condições logísticas e equipamentos de construção civil, com ganhos inegáveis de escala.

A construção de barragens é necessária para que os recursos hídricos sejam plena e racionalmente aproveitados em seus múltiplos fins. Com elas, regularizam-se as vazões dos rios, proporcionando água para os períodos de

estiagem, evitam-se enchentes e criam-se condições de levar a água para onde ela é necessária. No entanto, elas provocam consideráveis danos ao meio ambiente natural, notadamente à fauna aquática, pois impedem a migração de peixes para a reprodução, reduzem a quantidade de nutrientes na água, acabam com lagoas ribeirinhas e propiciam o desenvolvimento incontrolado de espécies indesejáveis de predadores. É inegável, também quanto a esse aspecto, o mérito da proposição em análise, que exige obras e ações destinadas à preservação da fauna aquática na construção de barragens.

No entanto, o Projeto de Lei nº 3.009-A, de 1997, necessita de atualizações, pois, por ter sido ele concebido no Senado Federal em 1991, tem de ser adequado à legislação de recursos hídricos e à atual realidade brasileira, principalmente institucional. É necessário, retirar dele detalhes específicos sobre licenciamento ambiental, já amplamente regulamentados na legislação específica.

Outro ponto fundamental que deve ser incluído no texto é a necessidade de se manterem vazões mínimas a jusante das barragens, capazes de garantir a navegação de embarcações com calados adequados à economicidade da hidrovia, por meio da operação de comportas, sistemas geradores e outros equipamentos destinados ao uso da água, conforme for a finalidade da barragem. Também julgamos importante incluir no texto a previsão de prazo para que as barragens existentes sejam adaptadas.

Isto posto, encaminhamos nosso voto pela aprovação, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 3.009, de 1997, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 11 de setembro de 2007.

**Deputado Eliseu Padilha**

Relator

**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.009-A, DE 1997**

*Estabelece a obrigatoriedade da 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*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei torna obrigatória a implantação de eclusas, ou outros dispositivos de transposição de nível, e de equipamentos e procedimentos de proteção à fauna aquática em barragens destinadas a quaisquer finalidades em cursos de água navegáveis ou potencialmente navegáveis.

Art. 2º É obrigatória a implantação de eclusas ou dispositivos equivalentes de transposição de nível, simultaneamente à construção de barragens destinadas a quaisquer finalidades em cursos de água navegáveis ou potencialmente navegáveis.

§ 1º Consideram-se, para os efeitos desta Lei:

I - cursos de água navegáveis como as correntes, rios ou vias navegáveis constantes do Sistema Hidroviário Nacional, definido pela Lei n.º 5.917 de 10 de setembro de 1973, e legislação complementar ou sucedânea.

II - cursos de água potencialmente navegáveis como aqueles que, embora não estejam relacionados no Sistema Hidroviário Nacional, podem adquirir a condição de navegabilidade mediante a implantação de barragens ou outras obras destinadas a propiciar quaisquer usos de recursos hídricos.

§ 2º Não se aplica o disposto no *caput*:

I - aos potenciais hidráulicos cujo aproveitamento hidrelétrico ótimo seja igual ou inferior a 50 MW, atendendo os critérios do § 3º do art. 5º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995;

II – aos cursos de água cuja navegação seja considerada inviável mediante estudo técnico aprovado pelo órgão competente do Ministério dos Transportes.

Art. 3º A operação de comportas, sistemas geradores de energia elétrica e de outros equipamentos destinados a utilizar água de barragem que se enquadre no disposto no art. 2º deverá garantir vazão mínima a jusante que proporcione:

I – em curso de água navegável, condições de navegação de embarcações com calado mínimo igual ao calado médio utilizado nos últimos quinze anos no mesmo trecho de hidrovia;

II – em curso de água potencialmente navegável, condições de navegação de embarcações com o calado máximo que viabilize a utilização econômica da hidrovia.

Art. 4º É obrigatória a implantação, simultaneamente à construção de barragens destinadas a quaisquer finalidades, de escadas ou outros dispositivos que permitam a passagem de peixes em períodos de migração reprodutiva.

Parágrafo único, além dos dispositivos a que se refere o caput, a operação das barragens deverá prever descargas de água suficientes para o transbordamento do rio em trechos com incidência de lagoas marginais, em níveis que permitam a troca, entre as lagoas e o curso principal, de ovos e peixes jovens.

Art. 5º O licenciamento ambiental de barragens de cursos de água destinadas a quaisquer fins será feito nos termos da legislação e das normas ambientais federais e estaduais.

§ 1º Para emissão da Licença Prévia (LP) da construção da barragem, deverão constar do Estudo Prévio de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental:

I – a indicação e avaliação das obras de escadas para peixes ou outros dispositivos necessários à preservação da ictiofauna do cursos de água, incluindo a localização de cada equipamento;

II – o inventário das lagoas marginais situadas na área a ser inundada e a jusante da barragem, indicando as áreas inundadas após o período

das cheias e ao final do período de vazante, e as espécies de peixes encontrados nas lagoas em ambos os períodos.

§ 2º A Licença de Implantação (LI) do empreendimento será condicionada:

I - à aprovação, pelo órgão competente do Ministério dos Transportes, do projeto da eclusa ou outro dispositivo de transposição de nível; ou

II - à emissão de parecer, pelo órgão competente do Ministério dos Transportes, declarando ser inviável a navegação pelo curso de água à montante da barragem a ser implantada, atendendo o disposto no inciso II do § 2º do art. 2º.

Art. 6º Os proprietários de barragens já implantadas terão o prazo de dez anos, para adaptarem seus empreendimentos ao disposto nesta Lei, contado da data de sua publicação oficial.

Art. 7º O não cumprimento do disposto nesta Lei sujeitará os infratores:

I - à suspensão das Licenças de Operação dos empreendimentos correspondentes;

II - ao pagamento de multa diária equivalente a dez décimos por cento do valor patrimonial do empreendimento, até o máximo de 20%;

III - à perda ou restrição de incentivos e benefícios fiscais concedidos pelo Poder Público;

IV - à perda ou suspensão do direito de participação em licitações públicas e em linhas de financiamento de instituições oficiais de crédito.

Art. 8º O Poder Executivo estabelecerá os regulamentos necessários à aplicação desta Lei.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 11 de setembro de 2007.

Deputado **Eliseu Padilha**  
Relator

**EMENDA ADITIVA Nº 1**

Adiciona-se ao Substitutivo do PL 3.009/97, a seguinte redações:

(...)

**Art.7 °** Será obrigatória a participação do setor de navegação no rateio dos custos de implantação de obras que proporcionem o uso efetivo por navegabilidade ao corpo de água em que forem implantadas, por instrumento específico baseado nos termos do disposto no inciso IX do art. 38 da Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997.

**Art 8º** Os custos de operação e manutenção de eclusas ou dispositivos equivalentes de transposição de embarcações serão remunerados através da cobrança de pedágio pela sua utilização efetiva, quando economicamente viável, ou através de parceria público privada.

(...)

**JUSTIFICAÇÃO**

Tendo em vista os benefícios auferidos pelo setor de navegação, consideramos obrigatória a participação deste, no rateio dos custos de obras que proporcionem o uso da navegação ao curso d'água. Isto garante a modicidade tarifária na cobrança dos serviços pelo concessionário.

É necessário também explicitar as formas de custeio da operação e manutenção de eclusas ou dispositivos equivalentes de transposição de embarcações

Sala das sessões, 2 de outubro de 2007.

**Deputado Devanir Ribeiro**  
**PT/SP**

**EMENDA MODIFICATIVA Nº 2**

Dê-se aos arts. 1º e 2º do Substitutivo do PL 3.009/97, as seguintes redações:

*"Art. 1º Esta Lei torna obrigatório o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental para a implantação de eclusas ou outros dispositivos de transposição de níveis, simultaneamente ao projeto da construção de novas barragens para quaisquer finalidades, em cursos de água classificados como navegáveis ou potencialmente navegáveis.*

*Parágrafo único: A obrigatoriedade de que trata o caput deste artigo não se aplica aos barramentos já existentes, barramentos em processo de construção ou barramentos cuja implantação não foi iniciada mas que já possuam a reserva de disponibilidade hídrica ou outorga de direito de uso de recursos hídricos e licença ambiental prévia ou, quando for o caso, a concessão para exploração de potencial hidroelétrico, e cujos projetos não prevejam a existência de eclusas ou dispositivos equivalentes de transposição de níveis, na data de publicação desta lei.*

*Art. 2º É obrigatório o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental para a implantação de eclusas ou dispositivos equivalentes de transposição de nível, simultaneamente à construção de barragens destinadas a quaisquer finalidades em cursos de água navegáveis ou potencialmente navegáveis."*

**JUSTIFICAÇÃO**

A decisão quanto à obrigatoriedade de implantação de eclusas deverá ser sempre precedida e condicionada ao desenvolvimento de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental.

Desta forma, para os locais que não apresentarem demanda de transporte fluvial, real ou potencial, economicamente expressiva, não haveria a obrigatoriedade de implantação de eclusas, o que contribuiria para a viabilização do empreendimento.

Entendemos que somente cabe a obrigatoriedade de EVTEA para implantações de novas barragens. A imprevisibilidade no projeto inicial, torna o empreendimento inviável do ponto de vista técnico econômico e financeiro.

Sala das sessões, 2 de outubro de 2007.

**Deputado Devanir Ribeiro**  
PT/SP

## **COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO DO RELATOR**

Como Relator junto a esta Comissão de Viação e Transportes, apresentei parecer pela aprovação, quanto ao mérito, na forma de Substitutivo, do Projeto de Lei nº 3.009-A, de 1997, originário do Senado Federal, que "*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*".

Publicado o parecer, foram oferecidas duas emendas ao Substitutivo proposto, ambas de autoria do ilustre Deputado Devanir Ribeiro.

A primeira emenda propõe que seja obrigatória a participação do setor de navegação no rateio de custos de obras que proporcionem o uso efetivo da navegabilidade do curso de água em que for implantada a barragem, e que os custos de operação e de manutenção de eclusas ou dispositivos equivalentes de transposição de embarcações serão remunerados mediante cobrança de pedágio, quando economicamente viável, ou através de parcerias público-privadas.

A segunda emenda propõe alterar a redação dos arts. 1º e 2º do Substitutivo, mudando a obrigatoriedade de **implantação** – ou inclusão – de eclusas ou dispositivos equivalentes de transposição de nível nas barragens para obrigatoriedade de **realização de estudo de viabilidade** técnica, econômica e ambiental

O setor de navegação, ao contrário de outros, como o de geração de energia elétrica, não concentra o uso dos recursos hídricos em uma única empresa ou entidade. Várias empresas de navegação podem utilizar a mesma infra-estrutura, como portos, canais e dispositivos de transposição de nível. Por outro lado, o encargo de custos de eclusas e dispositivos equivalentes a órgãos públicos, como o DNIT, a ANTAQ e o próprio Ministério dos Transportes, iria adiar quase que indefinidamente a implantação desses equipamentos, dada a crônica carência de recursos orçamentários e a pouca agilidade da Administração Pública Direta.

O rateio de custos, como já enfatiza o próprio texto da emenda, já está previsto pelo inciso IX do art. 38 da Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, que *Institui a Política Nacional de Recursos Hídricos e cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos*. Esse rateio deve ser feito no âmbito do Comitê de Bacia Hidrográfica do rio em que a obra for implantada, de acordo com as características sociais, ambientais e econômicas específicas da bacia hidrográfica. O estabelecimento da obrigatoriedade de rateio para obras específicas seria contrário aos princípios de descentralização e de participação da sociedade (via Comitês) da Política Nacional de Recursos Hídricos.

A possibilidade de concessão e de parcerias público-privadas para exploração de eclusas, por outro lado, já está prevista no art. 1º, inciso V, da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, que *"Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências"*:

Art. 1º Sujeitam-se ao regime de concessão ou, quando couber, de permissão, nos termos da Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, os seguintes serviços e obras públicas de competência da União:

.....  
 V - exploração de obras ou serviços federais de barragens, contenções, **eclusas**, diques e irrigações, precedidas ou não da execução de obras públicas;  
 .....

A alteração de redação proposta pela segunda emenda tornaria inócuo o conteúdo da lei. Além disso, a dispensa da implantação de eclusas em casos de inviabilidade já está prevista no § 2º do art. 2º do Substitutivo:

Art. 2º É obrigatória a implantação de eclusas ou dispositivos equivalentes de transposição de nível, simultaneamente à construção de barragens destinadas a quaisquer finalidades em cursos de água navegáveis ou potencialmente navegáveis.

.....  
 § 2º Não se aplica o disposto no *caput*:  
 .....

**II – aos cursos de água cuja navegação seja considerada inviável mediante estudo técnico aprovado pelo órgão competente do Ministério dos Transportes.**

A retirada dos efeitos da lei de barragens já existentes iria causar um enorme prejuízo ao País, pois significaria abrir mão de longos trechos de vias já navegáveis e dependentes apenas de obras de transposição de nível, as quais não necessariamente precisam ser eclusas, já que outros sistemas, como pequenos trechos ferroviários, elevadores de cargas e rampas podem ser também empregados, de acordo com os estudos de viabilidade técnica e econômica que certamente serão realizados para cada caso. Além do mais, o Substitutivo prevê um prazo de dez anos para a adequação das obras já implantadas, suficiente para estudar cada caso e viabilizar economicamente as soluções.

Isto posto, complementamos o voto pela rejeição, quanto ao mérito, das duas emendas ao Substitutivo que sugerimos. Reafirmamos nosso voto pela aprovação, também quanto ao mérito, no que cabe a esta Comissão de Viação e Transportes analisar, do Projeto de Lei nº 3.009-A, de 1997, na forma do Substitutivo apresentado.

Sala da Comissão, em 23 de outubro de 2007.

**Deputado Eliseu Padilha**  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 3.009-A/97, com substitutivo, e rejeitou as emendas nºs 1 e 2 apresentadas na Comissão ao Substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado Eliseu Padilha.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eliseu Padilha - Presidente, José Santana de Vasconcellos, Mauro Lopes e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Aline Corrêa, Beto Albuquerque, Camilo Cola, Carlos Brandão, Carlos Santana, Chico da Princesa, Davi Alves Silva Júnior, Décio Lima, Dr. Paulo Cesar, Giovanni Queiroz, Gladson Cameli, Gonzaga Patriota, Ilderlei Cordeiro, Jaime Martins, Jilmar Tatto, Lael Varella,

Moises Avelino, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Anselmo de Jesus, Claudio Diaz, Cristiano Matheus, Edinho Bez e Marinha Raupp.

Sala da Comissão, em 24 de outubro de 2007.

Deputado JOSÉ SANTANA DE VASCONCELLOS

Vice-Presidente

No exercício da Presidência

### **SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO**

*Estabelece a obrigatoriedade da 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*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei torna obrigatória a implantação de eclusas, ou outros dispositivos de transposição de nível, e de equipamentos e procedimentos de proteção à fauna aquática em barragens destinadas a quaisquer finalidades em cursos de água navegáveis ou potencialmente navegáveis.

Art. 2º É obrigatória a implantação de eclusas ou dispositivos equivalentes de transposição de nível, simultaneamente à construção de barragens destinadas a quaisquer finalidades em cursos de água navegáveis ou potencialmente navegáveis.

§ 1º Consideram-se, para os efeitos desta Lei:

I - cursos de água navegáveis como as correntes, rios ou vias navegáveis constantes do Sistema Hidroviário Nacional, definido pela Lei n.º 5.917 de 10 de setembro de 1973, e legislação complementar ou sucedânea.

II - cursos de água potencialmente navegáveis como aqueles que, embora não estejam relacionados no Sistema Hidroviário Nacional, podem adquirir a condição de navegabilidade mediante a implantação de barragens ou outras obras destinadas a propiciar quaisquer usos de recursos hídricos.

§ 2º Não se aplica o disposto no *caput*:

I - aos potenciais hidráulicos cujo aproveitamento hidrelétrico ótimo seja igual ou inferior a 50 MW, atendendo os critérios do § 3º do art. 5º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995;

II - aos cursos de água cuja navegação seja considerada inviável mediante estudo técnico aprovado pelo órgão competente do Ministério dos Transportes.

Art. 3º A operação de comportas, sistemas geradores de energia elétrica e de outros equipamentos destinados a utilizar água de barragem que se enquadre no disposto no art. 2º deverá garantir vazão mínima a jusante que proporcione:

I – em curso de água navegável, condições de navegação de embarcações com calado mínimo igual ao calado médio utilizado nos últimos quinze anos no mesmo trecho de hidrovia;

II – em curso de água potencialmente navegável, condições de navegação de embarcações com o calado máximo que viabilize a utilização econômica da hidrovia.

Art. 4º É obrigatória a implantação, simultaneamente à construção de barragens destinadas a quaisquer finalidades, de escadas ou outros dispositivos que permitam a passagem de peixes em períodos de migração reprodutiva.

Parágrafo único, além dos dispositivos a que se refere o caput, a operação das barragens deverá prever descargas de água suficientes para o transbordamento do rio em trechos com incidência de lagoas marginais, em níveis que permitam a troca, entre as lagoas e o curso principal, de ovos e peixes jovens.

Art. 5º O licenciamento ambiental de barragens de cursos de água destinadas a quaisquer fins será feito nos termos da legislação e das normas ambientais federais e estaduais.

§ 1º Para emissão da Licença Prévia (LP) da construção da barragem, deverão constar do Estudo Prévio de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental:

I – a indicação e avaliação das obras de escadas para peixes ou outros dispositivos necessários à preservação da ictiofauna do cursos de água, incluindo a localização de cada equipamento;

II – o inventário das lagoas marginais situadas na área a ser inundada e a jusante da barragem, indicando as áreas inundadas após o período das cheias e ao final do período de vazante, e as espécies de peixes encontrados nas lagoas em ambos os períodos.

§ 2º A Licença de Implantação (LI) do empreendimento será condicionada:

I - à aprovação, pelo órgão competente do Ministério dos Transportes, do projeto da eclusa ou outro dispositivo de transposição de nível; ou

II – à emissão de parecer, pelo órgão competente do Ministério dos Transportes, declarando ser inviável a navegação pelo curso de água à montante da barragem a ser implantada, atendendo o disposto no inciso II do § 2º do art. 2º.

Art. 6º Os proprietários de barragens já implantadas terão o prazo de dez anos, para adaptarem seus empreendimentos ao disposto nesta Lei, contado da data de sua publicação oficial.

Art. 7º O não cumprimento do disposto nesta Lei sujeitará os infratores:

I – à suspensão das Licenças de Operação dos empreendimentos correspondentes;

II – ao pagamento de multa diária equivalente a dez décimos por cento do valor patrimonial do empreendimento, até o máximo de 20%;

III – à perda ou restrição de incentivos e benefícios fiscais concedidos pelo Poder Público;

IV – à perda ou suspensão do direito de participação em licitações públicas e em linhas de financiamento de instituições oficiais de crédito.

Art. 8º O Poder Executivo estabelecerá os regulamentos necessários à aplicação desta Lei.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 24 de outubro de 2007

**Deputado JOSÉ SANTANA DE VASCONCELLOS**  
**Vice-Presidente**  
**No exercício da Presidência**

## **COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL**

### **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 declusas 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 18 de setembro de 2013.

Deputado SARNEY FILHO

Relator

### **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 18 de setembro de 2013

**Deputado Sarney Filho**

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 3.009/1997, e do Substitutivo 2 da CVT, com Subemenda, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Sarney Filho. O Deputado Fernando Marroni apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Penna - Presidente, Sarney Filho e Arnaldo Jordy - Vice-Presidentes, Augusto Carvalho, Irajá Abreu, Leonardo Monteiro, Márcio Macêdo, Marco Tebaldi, Oziel Oliveira, Paulo Cesar Quartiero, Ricardo Tripoli, Stefano Aguiar, Valdir Colatto, Bohn Gass e Moreira Mendes.

Sala da Comissão, em 16 de outubro de 2013.

Deputado PENNA  
Presidente

### **SUBEMENDA ADOTADA AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES 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 16 de outubro de 2013.

Deputado PENNA  
Presidente

**(Voto em Separado – Deputado Fernando Marroni)**

## **I – RELATÓRIO**

O Projeto de Lei n.º 3.009, de 1997, originário do Senado Federal, tem como objetivo tornar obrigatória a implantação de eclusas em todas as barragens a serem construídas em rios navegáveis. Propõe, também, um conjunto de medidas destinadas à preservação da fauna aquática, constituídas por obras e ações que possibilitem a migração dos peixes (piracema) e proporcionem o transbordamento dos rios em trechos com incidência de lagoas marginais, propiciando a entrada de ovos e a saída de peixes jovens.

O projeto reforça a obrigação, já prevista na legislação ambiental, de que o licenciamento ambiental de barragens para fins hidrelétricos acima de dez megawatts, para abastecimento público (saneamento) e para retirada de água para irrigação dependerá da elaboração de estudo de impacto ambiental, o qual deverá ser aprovado pelo órgão competente. Condiciona a emissão da Licença Prévia à indicação de medidas que possibilitem a migração de piracema, ou de estações de piscicultura, e ao inventário das lagoas marginais

situadas na área a ser inundada e a jusante do barramento. Prevê que a Licença de Instalação só poderá ser emitida após a aprovação, pelo órgão municipal ou estadual competente, ou, em caráter supletivo, pelo Ministério dos Transportes, do estudo de viabilidade da barragem, incluindo, quando o rio for navegável, a implantação de eclusa.

Como penalidades pela não observância de suas disposições, o Projeto prevê multa correspondente a um mínimo de 20% do valor do empreendimento, restrição ou perda de incentivos e benefícios fiscais e a perda ou suspensão de participações do empreendedor em licitações do setor público e em linhas de financiamento de instituições oficiais de crédito.

O projeto já foi submetido à apreciação da Comissão de Viação e Transportes, que o aprovou na forma de Substitutivo proposto pelo Relator, Deputado Eliseu Padilha. Cabe a esta Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável pronunciarse sobre o mérito do projeto, nos termos do inciso XIII do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

É o relatório.

## **II – VOTO**

Como mencionado acima, na Comissão de Viação e Transportes o Relator, em Substitutivo, manteve a obrigação de constar nos projetos de engenharia os dois dispositivos fundamentais em determinados barramentos que são: equipamentos de proteção à fauna aquática e equipamentos.

Contrário senso, em seu relatório o nobre deputado Arnaldo Jardim, retirou a obrigatoriedade da instalação dos Sistemas de Transposição de Peixes, STP, afirmando como justificativa, que a obrigação dos STP já se encontra devidamente regulamentada pela Legislação ambiental, em especial a 6938/81, Política Nacional de Meio Ambiente, e em várias resoluções do CONAMA sobre licenciamento ambiental.

Apesar de reconhecer o esforço do Relator para aperfeiçoamento do texto, discordamos da modificação do Relator, assim como da sua justificativa. A Lei 6938/81 não adentra neste detalhe sobre as obrigações de construção tanto de eclusas como de STP. As resoluções do CONAMA além de não terem eficácia de obrigação não tratam deste assunto. Aliás, a resolução do CONAMA que trata do licenciamento ambiental de obras do setor de geração de energia elétrica é a de n.º 6 de 16 de setembro de 1987, que por seu turno não trata sobre os sistemas de transposição de peixes. Aliás, aqui cabe uma breve explanação sobre os STP's.

No Brasil, apesar das características hidrográficas favoráveis, dos grandes cardumes de peixes migradores, da importância geral dos peixes e da pesca, o assunto escadas de peixes ou STP, na verdade, e pouco tratado ou tratado de maneira não técnica. Observa-se que no Brasil nos barramentos das águas, para qualquer finalidade, seja energético, de abastecimento, de contenção, para irrigação, focado ao turismo ou lazer está ferramenta de gestão ambiental não é utilizada com a justificativa de que estes equipamentos são onerosos e aumenta em demasia o custo final da obra. Ora, se pensarmos em uma obra do porte da Usina de Belo Monte que está orçada em 19 bilhões de Reais o custo de um STP não é superior a 0,5% do total da obra.

Ocorre que, não contemplar mecanismos apropriados para trânsito de peixes, em barramentos, condena os migradores à extinção pela ausência de reprodução com todas as conseqüências, inclusive econômicas, sobre o ambiente e o homem. Assim, com a desculpa de aumento de custo, o poder econômico encarregou-se de “justificar” a ausência dos sistemas que favorecerem o trânsito de peixes em favor do lucro fácil. Entretanto, os Sistemas de Transposição de Peixes, no exterior, principalmente no hemisfério norte e Japão, é um tema consolidado há séculos incorporado aos custos dos empreendimentos fluviais e marítimos, com aplicação incontestável entre o meio técnico e leigo, amparados por legislações efetivas específicas.

Observa-se que, existem 45.000 barragens no mundo e 13.000 STP's, ou seja, aproximadamente 30% destes empreendimentos possuem algum tipo de sistema para a

transposição de peixes. No Brasil há cerca de 60 STP's tipo escada (a maioria nos açudes nordestinos, nos rios não perenes), ou seja, 1,4% do número oficial de barragens, o que é uma quantidade ínfima para a proporção dos nossos recursos hídricos, dimensão, importância e variedade da nossa ictiofauna. Neste diapasão é relevante trazer a baila os incitamentos do eminente professor Godoy um dos maiores estudiosos sobre o tema no Brasil:

Se fosse verdade o que os leigos brasileiros afirmam, países como a Noruega, os Estados Unidos, a Rússia, o Japão, etc., não se preocupariam em construir a passagem de peixes até hoje. Não é por boniteza, por diletantismo, por brincadeira, que tais países constroem passagens de peixes em seus barramentos, mas por razões técnicas e científicas e em respeito ao ambiente e à vida.

Além disso, no Estado de Minas Gerais já existe desde de 1997 a obrigação de se fazer STP's em barramentos.

Devido aos argumentos supra-mencionados, estamos apresentando o presente VTS no sentido de recuperar-se parte do texto da CVT e adequa-lo. Para tanto, a fim de que seja possível para os órgãos ambientais do SISNAMA exigirem legalmente tal obrigação, propomos a seguinte Emenda modificativa ao art. 12, do Substitutivo ao PL, nesta Comissão:

“Art. 12 Caberá aos Órgão do SISNAMA, ouvido o Ministério da Pesca e Aquicultura, estabelecer em regulamento próprio os procedimentos necessários a preservação, conservação e exploração dos recursos pesqueiros em barramentos e reservatórios de hidroelétricas”.

Por todo o exposto, votamos pela aprovação, quanto ao mérito, do Projeto de Lei n.º 3.009, de 1997 e, parcialmente, do Substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transportes, com a Emenda em acima sugerida.

Sala da Comissão, em 12 de maio de 2010.

**Deputado FERNANDO MARRONI**