

# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## PROJETO DE LEI Nº 3.009, 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 Beto Albuquerque**

### **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, foi designado Relator nesta Comissão o Deputado **Ildefonso Cordeiro**, o qual elaborou parecer, que não chegou a ser apreciado, com cujo teor concordamos integralmente.

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 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 XIV do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

## **II – Voto do Relator**

O Brasil dispõe de uma malha hidroviária de cerca de 40.000km de rios navegáveis, ou que podem ser tornados navegáveis. Muitos desses 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 indiscutivelmente esse uso dos recursos hídricos. 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 desses recursos.

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. Isso aconteceu 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 só recentemente começaram a ser reparadas.

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

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, estaremos poupando combustíveis, reduzindo os custos de manutenção das estradas e melhorando as condições de conforto e segurança de seus usuários.

A construção de barragens é necessária para que os recursos hídricos sejam plena e racionalmente aproveitados em seus múltiplos fins. Com elas, regularizamos as vazões dos rios, proporcionando água para os períodos de estiagem, evitamos enchentes e temos 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

