

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE LEI 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 HOMERO PEREIRA

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, 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 pronunciar-se sobre o mérito do projeto, nos termos do inciso XIII do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

II - VOTO DO RELATOR

A otimização do uso do imenso sistema hidroviário brasileiro é fundamental para o desenvolvimento sustentável de nosso País, por várias razões. A soja e o milho produzidos em Mato Grosso, Rondônia, Pará e Tocantins são transportados, em sua maior parte, por caminhões até os portos do Sudeste, com elevadíssimos custos de transportes, o que reduz nossa competitividade no mercado internacional e, virtualmente, queima boa parte da renda dos agricultores brasileiros. Parte considerável dessas exportações poderia ser feita pelos portos do Norte e Nordeste, como Belém, Santarém, Vila do Conde e São Luís, se fossem utilizadas hidrovias, como a do Tocantins-Araguaia, do Teles Pires, Juruena e Tapajós. Cargas como combustíveis e fertilizantes, também transportadas atualmente em carretas, poderiam ser levadas como cargas de retorno, com redução significativa dos custos de produção, em decorrência da economia de combustíveis, de equipamentos rodoviários e da manutenção de estradas, entre outros.

O comércio internacional está cada vez mais competitivo, exigindo que as empresas reduzam seus custos. Entretanto, o custo de se transportar no Brasil é muito alto, devido em grande parte à matriz de transportes não eficiente. A dinâmica do setor de transportes propaga-se sobre a competitividade dos diversos setores da economia e exerce papel importante sobre seu desempenho. O custo do transporte encontra-se embutido em praticamente todos os bens produzidos por um país e, dependendo do produto, é crucial para a viabilidade dos empreendimentos.

Para ilustrar o impacto do frete sobre os preços dos produtos, vale mencionar informações da Companhia Nacional de Abastecimento – CONAB. Avaliando o período de 2002 a 2009 do preço da soja em grãos FOB (Porto de Santos) e do frete rodoviário, este último representou uma média aproximada de 24% do valor do produto.

Em relação aos aspectos econômicos, o modal hidroviário poderia gerar redução de custos, aumentando a competitividade do país, elevando as exportações e, conseqüentemente, a produção, a renda e o emprego. Outro efeito seria possibilitar um ganho maior aos produtores, que, dada a acirrada concorrência internacional, têm suas margens de lucro cada vez menores. Pode-se ainda vislumbrar efeitos positivos no balanço comercial e de pagamentos, o que é de extrema relevância na atual conjuntura, com o real valorizado.

No que tange à economia de combustível, as hidrovias também são a melhor maneira de transportar cargas. Segundo dados da organização norte-americana *National Waterways Foundation – NWF*, em conjunto com o *U.S. Department of Transportation*, no estudo “*A Modal Comparison of Domestic Freight Transportation Effects on the General Public*”, nas rodovias, para transportar mil Toneladas por Quilômetro Útil – TKU, são necessários 15 litros de combustível. Nas ferrovias, esse número é de seis litros. Já nas hidrovias, esse número cai mais ainda, para quatro litros.

O menor consumo de combustíveis e energia em geral é, além de uma questão de economia, uma questão ambiental. Sob esse prisma, tal diminuição do consumo de combustíveis fósseis, principalmente de derivados de petróleo, é, cada dia mais importante, com o escopo de reduzir a emissão de gases formadores de efeito estufa, causa principal das mudanças climáticas.

O sistema de transporte hidroviário é responsável pela menor emissão desses gases, na comparação entre modais. Ainda segundo dados do citado estudo americano, o sistema rodoviário emite 38.900 g de dióxido de carbono (CO₂) a cada mil Toneladas por Quilômetro Útil – TKU, o ferroviário, 14.560 g e o sistema hidroviário, 10.460 g. Em relação à emissão de óxidos nítricos, o sistema hidroviário também leva vantagem sobre os modais ferroviário e rodoviário. Na hidrovia, são emitidos 755 g de óxidos nítricos a cada mil TKU. No ferroviário e no rodoviário, esse número chega a 1.053 g e 1.178 g, respectivamente.

Outro aspecto ambiental relevante favorável ao transporte hidroviário diz respeito à área de desmatamento necessária para a implantação das vias de transportes. Segundo dados do Departamento de Estradas e Rodagens de Goiás – DERGO, da VALEC e da Administração das Hidrovias do Tocantins e Araguaia, é necessário o desmatamento de 40.000 m² de florestas para a implantação de 1 km de rodovia e 38.358 m² para a mesma extensão de ferrovia. Já para se implantar uma hidrovia, o desmatamento é praticamente nulo, salvo em situações pontuais para retificação de canais, por exemplo.

Além das vantagens citadas, 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. Portanto, 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.

Quando se trata dos custos para implantação das vias, dados do Ministério dos Transportes (1997) indicam que o valor para a implantação de 1 km de hidrovias é de cerca de R\$ 230.000,00, enquanto os valores para a ferrovia e rodovias são de R\$ 2.800.000,00 e R\$ 900.000,00, respectivamente. A proporção da vida útil das vias é de 5 : 3 : 1, para hidrovias, ferrovias e rodovias, respectivamente.

Ademais, a utilização do modal hidroviário colaboraria com a redução dos acidentes nas estradas. Segundo estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA (“Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras”), no Brasil, ocorreram 39.209 acidentes envolvendo caminhões somente nas rodovias federais. Segundo o estudo do NWF, para cada acidente com morte em hidrovias, ocorrem 22,7 em ferrovias e 155 em rodovias. No caso de acidentes com feridos, a relação passa a ser de 1 acidente em hidrovias, 125,2 em ferrovias e 2.171,5 em rodovias.

A título de ilustração, um comboio duplo Tietê, de quatro barcaças e um empurrador, tem um comprimento de 150 metros e transporta 6.000 toneladas. Para transportar a mesma carga, são necessários 2,9 comboios ferroviários *hopper*, com 86 vagões, totalizando um comprimento de 1,7 km. No caso do transporte rodoviário, a equivalência passa a ser de 172 carretas bi-trem, de 35 toneladas, que em movimento perfazem uma fila de 26 km de comprimento.

Em relação ao frete, o custo do transporte de carga por hidrovias no Brasil é de 57 a 70% menor que o do transporte rodoviário, segundo estudos de vários autores divulgados pela Associação dos Produtores de Soja do Estado de Mato Grosso – APROSOJA.

O Porto Autônomo de Paris agrupou alguns desses fatores num índice denominado como Custos Sociais, no qual estão incluídos acidentes, poluição atmosférica e sonora, consumo de espaço e água. Segundo o estudo, o custo para se transportar 100 toneladas por um quilômetro (US\$/100 t.km) em hidrovias é de US\$ 0,20. Para ferrovias e rodovias, os valores são de US\$ 0,80 e US\$ 3,20.

Não temos dúvidas, portanto, quanto ao mérito do Projeto de Lei nº 3.009, de 1997, no que tange à obrigatoriedade de que eclusas ou outros dispositivos de transposição de nível sejam construídos junto aos barramentos de cursos de água. Tal mérito está esplendidamente ressaltado no parecer elaborado pelo Deputado Eliseu Padilha, Relator do projeto pela Comissão de Viação e Transportes.

A despeito de a hidroeletricidade ser uma das formas mais limpas de energia, que não consome combustíveis, não gera resíduos de quaisquer espécies e é

totalmente renovável, seu aproveitamento não pode se dar em detrimento ou prejuízo dos demais usos que a água – bem público da União, cabe lembrar – propicia à sociedade e que devem ser respeitados. E o barramento de um curso de água desprovido de equipamentos de transposição de desnível significa, concretamente, a inviabilização de seu aproveitamento como hidrovia.

Ressalte-se que o uso múltiplo e sustentável dos recursos hídricos é o princípio básico que norteia a Política Nacional de Recursos Hídricos, estabelecida pela Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, sendo essencial que a geração de energia elétrica e a navegação, sejam cuidadosamente compatibilizados. Não deve haver privilégios de um aproveitamento sobre os demais, pelo contrário, é imperativo a busca pela preservação e maximização de exploração de todas as potencialidades de usos dos recursos hídricos.

Outro tema tratado pelo projeto é a obrigatoriedade de previsão, nos projetos e obras de barramento de cursos de água, de escadas ou outros dispositivos que permitam a passagem de peixes em migração para reprodução, no fenômeno natural conhecido como piracema.

Não obstante concordarmos com o mérito do projeto e com as considerações advindas da Comissão de Viação e Transportes, parecem-nos necessárias algumas complementações e adaptações no texto do projeto e do Substitutivo da CVT, para tornar mais claros os procedimentos necessários para garantir efetividade à obrigatoriedade de construção e operação de eclusas ou outros dispositivos de transposição de desnível em barramentos de cursos de água navegáveis ou potencialmente navegáveis.

Nesse sentido procuramos explicitar no primeiro artigo do texto, que trata do objeto da lei, que a norma estabelece a obrigatoriedade de implantação integral ou parcial de eclusas, ou outros dispositivos de transposição de desnível e do Sistema de Transposição para Peixes – STP, de forma concomitante ou posterior à implantação de barragens em cursos d'água.

Para bem delimitar o âmbito de aplicação da norma, foram estabelecidas no artigo 2º do projeto as definições de cursos de água navegáveis, cursos de água potencialmente navegáveis e de Sistema de Transposição para Peixes – STP.

Em cursos de água navegáveis, a obrigatoriedade da implantação de eclusas deve ser cumprida de forma concomitante com a realização dos estudos, projetos e construção de novas barragens.

Quando se tratar de licitação para exploração do aproveitamento hidrelétrico dos cursos de água, o edital deverá explicitar que o projeto e a implantação da barragem deverão ser compatíveis com a construção concomitante ou

posterior, parcial ou integral de eclusas ou outros dispositivos de transposição de desnível.

Não se aplicará a obrigatoriedade da construção de eclusas nas barragens existentes ou em construção quando da publicação desta Lei; 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 e aos cursos de água cuja navegação seja considerada inviável.

A empresa responsável pela construção e operação da barragem também será responsável pela construção da eclusa, e será ressarcida pela União dos custos relativos ao projeto executivo e à construção da eclusa ou outro dispositivo de transposição de desnível.

Em nenhuma hipótese será permitida a transferência dos custos do projeto executivo e da construção da eclusa ou outro dispositivo de transposição de desnível e do Sistema de Transposição para Peixes – STP para a tarifa de energia elétrica, nos casos de barramentos para aproveitamentos hidrelétricos.

O ministério dos Transportes aprovará os orçamentos de referência dos custos do projeto executivo e da construção da eclusa ou outros dispositivos de transposição de desnível.

A operação e manutenção de eclusas e outros dispositivos de transposição de desnível em hidrovias constitui serviço público e poderá ser prestado diretamente pela União ou pelo ente da Federação que detenha o domínio do corpo de água em que forem implantados, ou sob regime de concessão, inclusive na modalidade patrocinada ou administrativa, convênio ou contrato, conforme o caso.

No caso de concessão, em suas diversas modalidades, o concessionário poderá contratar prestadores de serviços, mediante prévia autorização do poder concedente, para execução dos serviços relativos às operações de transposição de desnível, às suas custas e sob sua responsabilidade.

As normas de operação das eclusas ou de outros equipamentos de transposição de desnível serão definidas pela ANTAQ.

Caberá aos órgãos do Sistema Nacional de Meio Ambiente – SISNAMA, ouvido o Ministério da Pesca e Aquicultura, estabelecer em regulamento próprio os procedimentos necessários para implantação de Sistema de Transposição para Peixes.

Com o objetivo de sistematizar o presente projeto com as normas que terá interface, foram realizados ajustes pontuais na Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, que estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos; na 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; na Lei nº 9.984, de 17 de julho de 2000, que cria a Agência Nacional de Águas; e na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

Em conclusão, votamos pela **aprovação**, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 3.009, de 1997 e do Substitutivo, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado **HOMERO PEREIRA**

Relator

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI No 3.009, DE 1997

Estabelece a obrigatoriedade da inclusão de eclusas, ou dispositivos equivalentes de transposição de desnível e do Sistema de Transposição para Peixes – STP, na implantação de barragens de cursos de água.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei estabelece a obrigatoriedade de implantação integral ou parcial de eclusas, ou outros dispositivos de transposição de desnível e do Sistema de Transposição para Peixes – STP, de forma concomitante ou posterior à implantação de barragens em cursos d'água.

Art. 2º. Consideram-se, para os efeitos desta Lei:

I – cursos de água navegáveis: as correntes, rios ou vias navegáveis constantes no Sistema Nacional de Viação, definido pela Lei nº 12.379 de 6 de janeiro de 2011, mantidas as relações descritivas constantes da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, e legislação complementar ou sucedânea.

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

III – Sistema de Transposição para Peixes – STP: dispositivo destinado a facilitar a migração trófica ou reprodutiva dos peixes, vencendo obstáculos naturais ou não, mediante a passagem de um volume de água de montante a jusante, em condições controladas, sem causar cansaço excessivo.

Art. 3º. É obrigatória a implantação integral ou parcial de eclusas, ou outros dispositivos de transposição de desnível, em barragens destinadas a quaisquer finalidades em cursos de água navegáveis ou potencialmente navegáveis.

§ 1º Não se aplica o disposto no *caput*.

I – as barragens existentes ou em construção quando da publicação desta Lei.

II – 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.

III – aos cursos de água cuja navegação seja considerada inviável.

§ 2º Os cursos de água potencialmente navegáveis e aqueles cursos de água cuja navegação seja considerada inviável deverão ser definidos com base em estudos técnicos, econômicos e socioambientais.

Art. 4º. Em cursos de água navegáveis, a obrigatoriedade a que se refere o art. 3º deve ser cumprida de forma concomitante com a realização dos estudos, projetos e construção de novas barragens.

§ 1º A empresa responsável pela construção e operação da barragem será ressarcida pela União dos custos relativos ao projeto executivo e à construção da eclusa ou outros dispositivos de transposição de desnível.

I – É vedada a transferência dos custos do projeto executivo e da construção da eclusa ou outros dispositivos de transposição de desnível e do Sistema de Transposição para Peixes – STP para a tarifa de energia elétrica, no caso de barramento para aproveitamento hidrelétrico.

II – Os orçamentos de referência dos custos do projeto executivo e da construção da eclusa ou outros dispositivos de transposição de desnível deverão ser aprovados pelo Ministério dos Transportes.

§ 2º No caso de licitação para exploração do aproveitamento hidrelétrico dos cursos de água, o edital deverá explicitar que o projeto e a implantação da barragem deverão ser compatíveis com a construção concomitante ou posterior, parcial ou integral de eclusas ou outros dispositivos de transposição de desnível.

5Art. 5º. A operação e manutenção de eclusas e outros dispositivos de transposição de desnível em hidrovias constitui serviço público e pode ser prestado diretamente pela União ou pelo ente da Federação que detenha o domínio do corpo de água em que forem implantados, ou sob regime de concessão, inclusive na modalidade patrocinada ou administrativa, convênio ou contrato, conforme o caso.

Parágrafo único. No caso de concessão, em suas diversas modalidades, o concessionário poderá contratar prestadores de serviços, mediante prévia autorização do poder concedente, para execução dos serviços relativos às operações de transposição de desnível, às suas custas e sob sua responsabilidade.

Art. 6º. As normas de operação das eclusas ou de outros equipamentos de transposição de desnível serão definidas pela ANTAQ, considerando as regras de segurança da navegação, respeitados:

I – a capacidade e potencialidades de transporte da hidrovia em atendimento às demandas dos usuários;

II – as regras operativas definidas para a exploração dos recursos hídricos que deu causa ao barramento do curso de água.

III – o princípio do uso múltiplo das águas.

Parágrafo único. Qualquer que seja a forma de prestação do serviço de operação e manutenção de uma eclusa ou outro dispositivo de transposição de desnível, os custos destes não poderão ser incluídos ou subsidiados pelos preços da energia elétrica.

Art. 7º. Nos cursos de água navegáveis e potencialmente navegáveis, os estudos de inventário hidrelétrico ou relativos a outras finalidades que impliquem em construção de nova barragem em cursos de água deverão considerar, na localização dos eixos das barragens, o aproveitamento ótimo dos recursos hídricos.

Parágrafo único. O Ministério dos Transportes será consultado quanto à necessidade de instalação de dispositivos de transposição de desnível e estabelecerá

os parâmetros e critérios a serem considerados nos estudos e no inventário hidrelétrico para determinação do aproveitamento ótimo dos recursos hídricos para fins de navegação, bem como indicará o comboio-tipo das embarcações previstas no horizonte de projeto considerado, para fins de dimensionamento das eclusas ou dispositivos de transposição de desnível.

Art. 8º. Cabe ao Ministério dos Transportes, ou órgão estadual competente, a avaliação quanto à necessidade de implantação de eclusas e outros dispositivos para transposição hidroviária de desníveis, e respectivo cronograma de implantação, considerando a demanda por transporte estimada para cada trecho da hidrovia no horizonte de planejamento.

Parágrafo único. Caberá aos órgãos do Sistema Nacional de Meio Ambiente – SISNAMA, ouvido o Ministério da Pesca e Aquicultura, estabelecer em regulamento próprio os procedimentos necessários para implantação de Sistema de Transposição para Peixes – STP visando a preservação, conservação e exploração dos recursos pesqueiros em barramentos e reservatórios de hidroelétricas.

Art. 9º. Nos cursos de água navegáveis e nos cursos de água potencialmente navegáveis com decisão favorável ao aproveitamento para fins de navegação, os estudos de viabilidade técnico-econômica e ambiental de barramentos deverão incorporar os aspectos relativos à construção, operação e manutenção de eclusa ou outros equipamentos de transposição de desnível, em conformidade com diretrizes estabelecidas pelo Ministério dos Transportes e pelo Sistema Nacional de Meio Ambiente – SISNAMA.

Art. 10. A construção de eclusas ou outros dispositivos de transposição de desnível e do Sistema de Transposição para Peixes – STP, nos cursos de água potencialmente navegáveis, poderão ser realizados posteriormente à obra do barramento, a cargo do Ministério dos Transportes ou do órgão estadual competente e do Sistema Nacional de Meio Ambiente – SISNAMA, por meio de orçamento próprio ou dotação especial.

Parágrafo único: A obra da barragem deverá ser realizada de forma que preserve a viabilidade técnica e econômica da construção de eclusas, ou de outros equipamentos de transposição de desnível e do Sistema de Transposição para Peixes – STP, definidos em projeto, no caso de construção posterior.

Art. 11. O inciso V do art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.1º

.....

V – exploração de obras ou serviços federais de barragens, contenções, eclusas e outros dispositivos de transposição hidroviária de desnível, diques e irrigações, precedidas ou não da execução de obras públicas;" (NR)

Art. 12. A Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar acrescida dos artigos 13-A e 13-B:

“Art. 13-A. A outorga de direito de uso de recursos hídricos precedida de construção de barragem em cursos de água navegáveis ou potencialmente navegáveis deverá ser compatível com a implantação de eclusa, ou outro dispositivo de transposição de desnível.

§ 1º Caso o corpo hídrico objeto da outorga não esteja incluído no Sistema Nacional de Viação, a implantação integral ou parcial de eclusas ou outro dispositivo de transposição de nível deverá ter sua viabilidade técnica e econômica comprovada.

§ 2º O projeto e a construção da barragem deverão ser compatíveis com a implantação simultânea ou posterior, integral ou parcial da eclusa ou outro dispositivo de transposição de desnível.

§ 3º Consideram-se, para os efeitos desta Lei:

I – cursos de água navegáveis: as correntes, rios ou vias navegáveis constantes do Sistema Nacional de Viação, definido pela Lei n.º 12.379 de 6 de janeiro de 2011, e legislação complementar ou sucedânea.

II – cursos de água potencialmente navegáveis: aqueles que, embora não estejam relacionados no Sistema Nacional de Viação, podem adquirir a condição de navegabilidade mediante a implantação de barragens ou outras obras destinadas a propiciar quaisquer usos de recursos hídricos, construção de canais, eclusas e demais dispositivos de transposição de desníveis e do Sistema de Transposição para Peixes – STP.

§ 4º A avaliação quanto à necessidade de implantação de eclusas e outros dispositivos para transposição hidroviária de desníveis, e respectivo cronograma, cabe ao Ministério dos Transportes, responsável pela formulação da política nacional de transporte aquaviário.

§ 5º Quando definida a necessidade de implantação integral ou parcial de eclusas ou outros dispositivos para transposição hidroviária de desníveis, a outorga de direito de uso dos recursos hídricos estará condicionada à aprovação, pelo Ministério dos Transportes, do respectivo projeto básico, definido no inciso IX do art. 6º da Lei nº 8.666, de 1993. (NR)

Art. 13-B. A outorga de recursos hídricos para exploração de dispositivos de transposição hidroviária de desníveis em barragens existentes ficará condicionada à identificação global dos impactos físicos e econômicos sobre os demais usos dos recursos hídricos afetados, à montante e à jusante, e à preservação dos contratos de concessões e dos atos de outorga de autorização existentes, incluindo a hipótese de indenizações financeiras.”

Art. 13. O art. 7º da Lei nº 9.984, de 17 de julho de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 7º A licitação de concessão, a operação direta ou a autorização de uso de potencial de energia hidráulica e a implantação e operação de eclusa ou outro dispositivo de transposição hidroviária de desnível em corpo de água de domínio da União são condicionados à prévia obtenção de declaração de reserva de disponibilidade hídrica pela ANA.

§ 1º A declaração de reserva de disponibilidade hídrica será requerida:

I – pela Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL, para aproveitamentos de potenciais hidráulicos;

II – pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, quando se tratar da implantação, operação direta, ou autorizada sem licitação, de eclusa ou outro dispositivo de transposição hidroviária de desnível;

III – pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, para a concessão, inclusive na modalidade patrocinada ou administrativa, da construção seguida da exploração de serviços de eclusa ou outro dispositivo de transposição hidroviária de desnível.” (NR)

§ 2º Quando o corpo de água for de domínio dos Estados ou do Distrito Federal, a declaração de reserva de disponibilidade hídrica será obtida em articulação com a respectiva entidade gestora de recursos hídricos.

§ 3º A declaração de reserva de disponibilidade hídrica será transformada automaticamente, pelo respectivo poder outorgante, em outorga de direito de uso de recursos hídricos à instituição ou empresa que receber da ANEEL ou da ANTAQ a concessão ou a autorização de uso do potencial de energia hidráulica.

§ 4º A declaração de reserva de disponibilidade hídrica obedecerá ao disposto no art. 13 da Lei nº 9.433, de 1997, e será fornecida em prazos a serem regulamentados por decreto do Presidente da República.” (NR)

Art. 14. O art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso V, renumerando-se os incisos subsequentes:

“Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

.....

V - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão, inclusive na modalidade patrocinada ou administrativa, para a exploração de serviços de operação de eclusas e outros dispositivos de transposição de desnível em hidrovias situadas em cursos de água de domínio da União;” (NR)

Art. 15. O art. 82 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com seguinte redação:

“Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação:

.....

IV – administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação,

restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, incluindo eclusas e outros dispositivos de transposição de desnível em hidrovias situadas em cursos de água de domínio da União, e terminais e instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas;

V – gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, incluindo eclusas e outros dispositivos de transposição de desnível em hidrovias situadas em cursos de água de domínio da União, terminais e instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União;

.....” (NR)

Art. 16. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado **HOMERO PEREIRA**

Relator