



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Nilto Tatto - PT/SP

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL - CMADS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 53, DE 2019

Autoriza, nos termos do § 3º do art. 231 da Constituição Federal, o aproveitamento dos recursos hídricos, mediante realização prévia dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, dos projetos de engenharia e dos demais Estudos Ambientais, nos trechos das hidrovias que especifica.

Autor: Deputado NELSON BARBUDO

Relator: Deputado NILTO TATTO

I - RELATÓRIO

O Projeto de Decreto Legislativo (PDL) nº 53, de 2019, objetiva autorizar o aproveitamento dos recursos hídricos de sete hidrovias, quais sejam:

- a) hidrovia do rio Paraguai, localizada no trecho da foz rio Apa, no Estado do Mato Grosso do Sul, até a cidade de Cáceres, no Estado do Mato Grosso;
- b) hidrovia do rio Tocantins, localizada no trecho da sua foz, no Estado do Pará, até o lago da barragem de Serra da Mesa, na confluência com o rio Tocantzinho, no Estado de Goiás;
- c) hidrovia do rio Araguaia, localizada no trecho da sua foz, no rio Tocantins, no Estado do Pará, até a foz do ribeirão Guariroba, no Estado de Goiás;



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nilto Tatto
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219663354100>



- d) hidrovia do rio das Mortes, localizada na foz do rio Araguaia, no Estado do Mato Grosso, até Nova Xavantina, no Estado do Mato Grosso;
- e) hidrovia do Rio Tapajós, localizada no trecho da sua foz, no rio Amazonas, no Estado do Pará, até a confluência dos rios Juruena e Teles Pires, na divisa dos Estados do Pará, Amazonas e Mato Grosso;
- f) hidrovia do rio Teles Pires, localizada entre a confluência com o rio Juruena, no Estado do Pará, até a foz do rio Verde, no Município de Sinop, no Estado do Mato Grosso; e
- g) hidrovia do rio Juruena, localizada entre a confluência com o rio Teles Pires, no Estado do Pará, até o Município de Juína, no Estado do Mato Grosso.

A proposição estabelece que o aproveitamento se condiciona à realização prévia de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), bem como de projetos e de demais estudos ambientais exigíveis. O projeto ressalta a indispensabilidade desses estudos e a necessidade de sua aprovação pelos órgãos competentes, para que o Poder Executivo adote qualquer medida relacionada à execução de obras ou serviços, tais como dragagens, sinalização, balizamento ou qualquer outra obra destinada a garantir a manutenção das condições de navegabilidade e a segurança da navegação existente. Adicionalmente, o PDL 53/2019 prevê, para os serviços ou obras localizadas em área de influência de comunidades indígenas, a obrigação de promover a oitiva delas, nos termos do art. 231, § 3º, da Constituição Federal.

O nobre autor justifica sua proposição com o argumento de que o transporte fluvial favorece tanto o desenvolvimento econômico quanto a redução da poluição e da degradação ambiental e de que cabe ao Congresso Nacional autorizar o aproveitamento dos recursos hídricos em terras indígenas, sendo tal autorização de sua competência exclusiva, nos termos do art. 49, XVI, da Carta Magna.

A proposição está sujeita à apreciação do Plenário – ocasião em que será aberto o prazo para emendas –, tramita em regime ordinário e foi distribuída, inicialmente, à Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento



Regional e da Amazônia (CINDRA), onde, em 20/11/2019, foi aprovado o parecer do ilustre Deputado Átila Lins pela rejeição da matéria.

Vem agora o PDL 53/2019 à apreciação desta Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS), devendo ainda ser analisado pelas Comissões de Minas e Energia (CME) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC).

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Como já observado no histórico de tramitação da matéria, muito bem detalhado no voto do nobre relator no âmbito da CINDRA, é de notar, inicialmente, o fato de que o PDL 53/2019 se concentra, em sua justificação, apenas na hidrovia do rio Paraguai, apesar da pretensão de conceder autorização para a exploração de recursos hídricos em outras seis hidrovias.

Ele parece ter se originado do PDC nº 118, de 2015, que tramitou nesta Casa até 2018, tendo sido arquivado nos termos do art. 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD). O referido projeto pretendia autorizar o aproveitamento dos recursos hídricos, mediante realização prévia de EVTEA, dos projetos de engenharia e dos demais estudos ambientais, apenas na hidrovia do rio Paraguai.

Diante do arquivamento do PDC 118/2015, o ora PDL 53/2019 foi apresentado com a provável intenção de recuperar os propósitos do antigo projeto de decreto legislativo, tendo reproduzido dele tanto os dispositivos normativos quanto as razões motivadoras, com a diferença de ter tornado mais ambiciosas as pretensões, por meio do acréscimo de outras seis hidrovias, além daquela do rio Paraguai.

Em verdade, a análise criteriosa do PDL em foco indica a existência de vários óbices, tanto jurídicos quanto técnicos, os quais, em sua grande maioria, já foram minuciosa e brilhantemente detalhados no parecer do



nobre relator no âmbito da CINDRA. Vamos adiante resumidamente apontá-los, acrescentando-lhes outros aspectos.

Em primeiro lugar, é de lembrar que a implantação de hidrovias em trechos dos rios citados afeta várias Terras Indígenas, razão pela qual é necessária autorização do Congresso Nacional, conforme disposto no inciso XVI do art. 49, bem como no § 3º do art. 231, ambos da Constituição Federal. Mas tal autorização só deve ocorrer, se for o caso, após ouvidas as comunidades afetadas, e não posteriormente.

Entende-se que a realização das oitivas é da competência exclusiva e indelegável do Congresso Nacional, que deverá exercê-la por meio de audiências públicas, inclusive na área indígena, para possibilitar a participação de toda a comunidade. Dessa forma, elas devem ocorrer durante o processo de aprovação do decreto legislativo, antecedendo a autorização do Congresso Nacional, por não se tratar de mera consulta com fins de aconselhamento, mas sim de verdadeira tomada de decisão da comunidade.

Outro aspecto que precisa ser apontado é que a expressão “aproveitamento de recursos hídricos” é demasiadamente ampla, deixando margem para diversos outros usos, que não apenas o transporte hidroviário. Mesmo conscientes da importância desse modal para o País e da necessidade de serem discutidas e implementadas medidas para fortalecê-lo, isso não pode servir de justificativa para que a Constituição Federal, as leis e outros interesses legítimos sejam deixados de lado.

De fato, este PDL 53/2019 apresenta proposta na forma de um pacote amplo e genérico de autorizações, sem que a intervenção em cada hidrovia passe pelo crivo da análise da oportunidade, da conveniência, da relevância e da adequação técnica e jurídica, em claro desrespeito à Constituição Federal e às leis aplicáveis. Não cabe ao Congresso Nacional expedir decreto com pacotes de autorizações prévias às necessidades concretas, em especial sem cumprir minimamente as exigências constitucionais.

Afora os óbices jurídicos, e mais em conformidade com a análise técnica que se espera no âmbito desta CMADS, a implantação e a



posterior operação de hidrovias implicam impactos ambientais, no primeiro caso, decorrentes das obras de atracação, de serviços de dragagens de berços e canais de acesso, de derrocamentos, de infraestruturas de armazenagem e de acessos terrestres, entre outros, bem como, no segundo caso, a geração de resíduos sólidos e líquidos e a poluição do ar, da água e do solo em razão das operações de manuseio, transporte e armazenagem de cargas, serviços de manutenção da infraestrutura, do abastecimento e de reparo de embarcações.

Tome-se como exemplo a hidrovia do rio Paraguai, um trecho brasileiro de cerca de 1.270 km compreendido entre a cidade de Cáceres (MT) e a foz do rio Apa (MS), onde a navegação não é possível todo o tempo e em toda essa extensão. No trecho mais alto do rio, seriam necessárias dragagens, abertura de canais, construção de diques e retificação do leito, cujos efeitos certamente se refletiriam no equilíbrio ecológico do Pantanal, ao imporem um escoamento mais rápido das águas e uma menor inundação das áreas comumente alagáveis.

Apenas essa modificação das condições hídricas já traria efeitos imprevisíveis à maior diversidade de aves do mundo – que inclui 650 espécies, que vão do tuiuiú, escolhido como símbolo da região, à ameaçada arara-azul –, além de a 80 tipos diferentes de mamíferos, 260 espécies de peixes e 50 de répteis, estes últimos incluindo uma impressionante população de 32 milhões de jacarés. De fato, a teia de vida no Pantanal, que é intrincadíssima e ainda em grande parte desconhecida, seria colocada em risco extremo.

Já no caso da hidrovia Tocantins-Araguaia, com pouco mais de 2 mil km atravessando cinco Estados, os principais impactos ambientais, sociais e econômicos se dariam em dez unidades de conservação diretamente afetadas, incluindo a maior ilha fluvial do mundo – a Ilha do Bananal –, bem como em 35 áreas indígenas, com uma população de 10 mil indivíduos.

Os impactos nos ecossistemas situados a montante originários de intervenções realizadas no Araguaia, como a retirada de travessões rochosos no leito do rio, que controlam o fluxo de água e sedimentos, poderiam causar a eliminação de boa parte das suas lagoas marginais, que atuam como



“berçários” para os peixes, o que tenderia a reduzir o estoque pesqueiro e, mesmo, levar à extinção de espécies. Também desapareceriam praias e outros atrativos turísticos de pesca e lazer nas praias do Araguaia, que representam importante fonte de renda e emprego, além de significativa raiz cultural na região.

Conforme ressaltado no parecer do nobre relator no âmbito da CINDRA, os estudos concluíram que mesmo na dimensão econômica essa hidrovía não teria razão de ser, pois a alternativa existente – a Ferrovia Norte-Sul, que lhe corre paralelamente, a leste – proporcionaria transporte a menor custo. Além disso, a utilização da hidrovía pela navegação comercial só se mostraria economicamente viável no período de águas médias e altas, em face da grande quantidade de sedimentos de fundo, em especial no rio Araguaia.

A conclusão quanto ao PDL 53/2019, portanto, é que se trata de uma autorização ampla, tanto em relação à amplitude geográfica e ecológica quanto à sua repercussão sobre a problemática socioambiental. A instalação das hidrovias iria acelerar as dinâmicas e transformações territoriais associadas à expansão das atividades econômicas, como a agropecuária e a mineração, implicando grandes desafios para evitar a replicação dos impactos ambientais e socioeconômicos tradicionalmente verificados na esteira da implantação de obras de infraestrutura e logística, notadamente em áreas ambientalmente sensíveis ou com presença de populações indígenas e tradicionais.

No atual contexto de enfraquecimento das instituições e dos instrumentos de planejamento e gestão ambiental, com o abandono dos planos de desenvolvimento regional, do zoneamento ecológico-econômico, dos planos de recursos hídricos, das políticas de controle do desmatamento, da gestão ambiental e territorial das terras indígenas, bem como de retrocessos no reconhecimento e na demarcação destas, na titulação de territórios quilombolas, enfim, no contexto de retrocessos institucionais e de negação de direitos, é muito provável que a aprovação do PDL em tela viria a agravar o quadro de devastação ambiental e os conflitos sociais nas áreas afetadas pela implantação das hidrovias.



Desta forma, em vista de todas as razões expendidas, no âmbito desta CMADS, votamos pela **rejeição do PDC nº 53, de 2019**.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado NILTO TATTO PT-SP
Relator

