

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.009-A, 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 **Eliseu Padilha**

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 **Ildelfonso 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 de de 2007.

Deputado **Eliseu Padilha**

Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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 de de 2007.

Deputado **Eliseu Padilha**
Relator

VOTO_1__.sxw-112