

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE LEI N° 3.009-B, 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 ARNALDO JARDIM

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 e São Luís, se fossem utilizadas hidrovias, como a do Tocantins-Araguaia e do Tapajós. Cargas como combustíveis e fertilizantes, também transportadas atualmente em carretas, poderiam ser levadas como 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 transporte hidroviário, além de menor custo, proporciona notável economia de combustíveis automotivos. Uma balsa de transporte de grãos, por exemplo, carrega o equivalente a várias dezenas de carretas rodoviárias, com mesma potência de motorização.

Além da economia financeira, os benefícios ambientais são relevantes, ressaltando-se a menor emissão de gases que poluem a atmosfera e contribuem para o aquecimento global.

Além do menor consumo de combustíveis, o melhor aproveitamento do sistema hidroviário irá reduzir o usos 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 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 previstos nos projetos de barramento 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.

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. Essas estruturas já são, hoje, obrigatórias nos projetos de barragens, por força da legislação ambiental, em especial da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e seus regulamentos, incluindo várias resoluções do CONAMA que tratam dos processos de licenciamento ambiental. Além disso, são dispositivos que podem ser aperfeiçoados, ou mesmo substituídos por outros mais eficientes, conforme evolui a ciência e a tecnologia.

Sob nosso ponto de vista, portanto, devem ser retirados do projeto a regulação desses dispositivos.

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 adequá-los, principalmente, às peculiaridades dos aproveitamentos dos potenciais hidráulicos para fins de geração de energia elétrica.

A hidroeletricidade, devemos nos lembrar, é uma das formas mais limpas de energia, que não consome combustíveis, não gera resíduos de quaisquer espécies e é totalmente renovável. Seu aproveitamento, se compatível com o meio ambiente e com os demais usos da água, é um dos caminhos lógicos para tornar mais sustentável nossa sociedade, hoje e para as futuras gerações. Numa época em que se propugna pela redução do consumo de combustíveis fósseis, em razão do efeito estufa, a participação expressiva da hidroeletricidade em nossa matriz energética é altamente positiva e não pode ser ignorada.

Deve-se considerar, além disso, 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. É necessário, portanto, que usos de grande importância e repercussão econômica, social e ambiental, como a geração de energia elétrica e a navegação, sejam cuidadosamente compatibilizados, incluindo a definição da responsabilidade pelos custos de construção e operação de eclusas, justamente um dos aspectos que mais dificultou a rápida aprovação do PL 3.009/1997.

Tendo em vistas “apurar arestas” entre os interesses dos setores de geração de energia elétrica e de transportes, esta Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável realizou, mediante requerimento deste Relator, Audiência Pública com representantes das seguintes instituições:

- ANA – Agência Nacional de Águas, representada pelo Dr. Eduardo Braga - Diretor;

- ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, representada pelo Dr. José Alex Oliva;

- Ministério da Agricultura, representado pelo Dr. Biramar Nunes de Lima;

- DNIT – Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, representado pelo Dr. Herbert Drumund;

- Ministério de Minas e Energia, representado pelo Dr. Tiago Barros Correia;

- ANEEL - Agência Nacional de Energia Elétrica, representada pelo Dr. Humberto Cunha dos Santos;

- ABRAGE – Associação Brasileira das Empresas Geradoras de Energia Elétrica, representada pelo seu Presidente, Dr. Flávio Antônio Neiva.

Na Audiência Pública, ficaram evidentes os focos de discordância quanto à implantação de eclusas em barramentos destinados a aproveitar potenciais hidráulicos para geração de energia elétrica que, são, em linhas gerais:

- mais complexidade e maiores dificuldades de licenciamento ambiental das obras de novos aproveitamentos hidrelétricos, pois a inclusão de estruturas de transposição de nível e a própria viabilização da navegação geram mais efeitos sobre o meio ambiente;

- alteração dos critérios para localização dos barramentos, que teriam de levar em conta fatores favoráveis à navegação, como curvas, larguras e profundidades convenientes ao tráfego de embarcações; esses fatores poderão aumentar os custos das obras das usinas hidrelétricas;

- aumento dos custos de implantação do complexo de barramento, com a inclusão das estruturas e equipamentos para controle de nível;

- redução do volume de água disponível para gerar energia elétrica, em decorrência das operações de enchimento e esvaziamento dos tanques das eclusas; com menos volume disponível, prejudica-se a viabilidade econômica da hidrelétrica;

- maior complexidade operacional e consequente aumento dos custos da energia elétrica gerada.

Foram recebidas, também, contribuições escritas dos Ministérios dos Transportes de Minas e Energia e da Agricultura, Pecuária e

Abastecimento, da Companhia Paranaense de Energia (Copel) e da Associação Brasileira das Empresas Geradoras de Energia Elétrica (Abrage). Ressaltamos, ainda, que o Conselho Nacional de Recursos Hídricos aprovou a Moção nº 50, de 28 de outubro de 2009, na qual recomenda a aprovação do PL 3.009/1997, com redação que especifica.

Com base nos resultados da Audiência Pública e nas sugestões recebidas, concluímos pelo oferecimento de novo Substitutivo, partindo dos seguintes pressupostos:

- a implantação de eclusas e outros dispositivos de transposição de nível deverá ser objeto de estudos que culminem em um plano hidroviário nacional a ser elaborado pelo Ministério dos Transportes, conforme sugerido por aquele Ministério;

- a obrigatoriedade de incluir eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de nível em barramentos destinados a outros usos, notadamente para geração de energia elétrica, em corpos hídricos não incluídos no plano hidroviário nacional dependerá de comprovação de viabilidade econômica;

- a avaliação quanto à necessidade de implantação de eclusas e de outros dispositivos de transposição hidroviária de nível em barramentos deve estar a cargo do órgão responsável pela formulação da política nacional de transporte aquaviário;

- os processos relacionados com investimentos, licenciamentos, outorgas, concessões, licitações, obras, regulação, fiscalização, operação e manutenção de eclusas e outros dispositivos de transposição hidroviária de nível deverão ser independentes dos de outros usos dos recursos hídricos no mesmo barramento.

Em nossa proposta de Substitutivo, incorporamos, também, parte do conteúdo do Projeto de Lei nº 5.335, de 2009, originário do Senado Federal, resultado de iniciativa do ilustre Senador Eliseu Resende.

Acreditamos, portanto, ter chegado a um texto que reúne o máximo de consenso possível entre os diversos setores relacionados ao aproveitamento múltiplo dos recursos hídricos.

Em conclusão, votamos pela aprovação, quanto ao

mérito, do Projeto de Lei nº 3.009, de 1997 e, parcialmente, do Substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transportes, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2010.

Deputado ARNALDO JARDIM
Relator

2010_2308.doc

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.009-B, DE 1997

Dispõe sobre a implantação de eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de nível em barramentos de cursos de água navegáveis ou potencialmente navegáveis.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece condições para a compatibilização de barramentos de cursos navegáveis ou potencialmente navegáveis com a implantação de eclusas, ou outros dispositivos de transposição hidroviária de nível, alterando ou introduzindo dispositivos nas Leis nº 9.074, de 7 de julho de 1995, nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, nº 9.984, de 17 de julho de 2000 e nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Art. 2º A operação de eclusas e de outros dispositivos de transposição de nível em hidrovias constitui serviço público que pode ser prestado diretamente, ou sob regime de concessão, pela União ou pelo poder público do ente da Federação que detenha o domínio do corpo de água em que forem implantados.

Art. 3º O serviço de operação de eclusas e de outros dispositivos de transposição de nível em barragens destinadas a possibilitar a exploração de potencial hidráulico para fins de geração de energia elétrica, poderá:

I - ser objeto de exploração direta pelo Poder Público; ou

II – ser concedido concomitantemente com o serviço de geração de eletricidade; ou

III – ser concedido após e de forma independente da construção da usina hidrelétrica e da operação do serviço de geração de eletricidade.

Art. 4º Em qualquer das hipóteses relacionadas no art. 3º, o projeto e a implantação da barragem deverão ser compatíveis com a construção concomitante ou posterior da eclusa ou de outro dispositivo de transposição de nível, nos termos do art. 13-A da Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, acrescido pelo art. 8º desta Lei.

Art. 5º O planejamento de barragens em cursos de água far-se-á de forma integrada com o planejamento da infraestrutura da navegação interior, conforme disposto em regulamento.

Parágrafo único. A União e os Estados articular-se-ão para o planejamento nacional integrado de hidrovias, incluindo a localização de eclusas e outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis.

Art. 6º Deverá ser garantida a distinção dos componentes do empreendimento para cada finalidade setorial associada ao desenvolvimento dos recursos hídricos no que se refere aos custos de estudos, investimentos, licitações, implantações de obras, manutenção e operação, respeitadas as áreas de competência dos respectivos órgãos públicos gestores ou de regulação.

Parágrafo único. A União e os Estados poderão arcar com os custos de estudos, implantação, manutenção e operação das eclusas ou outros dispositivos de transposição de níveis.

Art. 7º 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 nível, diques e irrigações, precedidas ou não da execução de obras públicas;" (NR)

Art. 8º A Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 13-A:

"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 que constem do plano hidroviário nacional deverá ser compatível com a implantação de eclusa ou outro dispositivo de transposição de nível.

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

§ 2º A não existência do estudo de viabilidade e do plano hidroviário referidos no *caput* e § 1º não será impeditivo nem causa de adiamento para a outorga de direitos de uso de recursos hídricos para outros fins.

§ 3º O projeto e a construção da barragem deverão ser compatíveis com a implantação simultânea, ou posterior, da eclusa ou outro dispositivo de transposição de nível planejados nos termos do *caput* e do § 1º.

§ 4º 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, construção de canais, eclusas e demais dispositivos de transposição de níveis.

§ 5º A avaliação quanto à necessidade de implantação de eclusas e outros dispositivos para transposição hidroviária de níveis, e respectivo cronograma, cabe ao órgão responsável pela formulação da política nacional de transporte aquaviário, em conformidade com o plano hidroviário, que se manifestará mediante solicitação do órgão responsável pela outorga de direito de uso dos recursos hídricos.

§ 6º Quando definida a necessidade de implantação de eclusas e outros dispositivos para transposição hidroviária de níveis, nos termos do § 5º, a outorga de direito de uso

dos recursos hídricos estará condicionada à aprovação, pelo órgão responsável pela formulação da política nacional de transporte aquaviário, do respectivo projeto básico, definido no inciso IX do art. 6º da Lei nº 8.666, de 1993.

§ 7º A construção de eclusas e outros dispositivos para transposição hidroviária de níveis ficará a cargo do Ministério dos Transportes, por meio de orçamento próprio ou dotação especial.” (NR)

Art. 9º 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 nível 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 nível;

III – pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, para a concessão da construção seguida da exploração de serviços de eclusa ou outro dispositivo de transposição hidroviária de nível.

,§ 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.”

Art. 10. 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 para a exploração de serviços de operação de eclusas e outros dispositivos de transposição de nível em hidrovias situadas em cursos de água de domínio da União;” (NR)

Art. 11. 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, inclusive eclusas e outros dispositivos de transposição de nível 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, inclusive eclusas e outros dispositivos de transposição de nível 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. 12. O Poder Executivo estabelecerá os regulamentos necessários à aplicação desta Lei.

Art. 13. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em de 2010.

Deputado ARNALDO JARDIM
Relator

2010_2308.doc