



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

16/09/2015 - 39ª - Comissão de Meio Ambiente

O SR. PRESIDENTE (Donizeti Nogueira. Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Bom dia, senhoras e senhores.

Declaro aberta a 39ª Reunião da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

Submeto aos Srs. Senadores a dispensa da leitura e a aprovação da reunião anterior.

Aqueles que concordam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Está aprovada a dispensa da leitura da ata, ficando aprovada a ata.

A presente reunião atende ao Requerimento da CMA nº 72, de 2015, de autoria do Senador Donizeti Nogueira, e destina-se a instruir o Projeto de Lei do Senado nº 248, de 2014, que versa sobre a instituição de regras para a preservação da calha principal e o curso natural do Rio Araguaia.

Esta reunião será realizada em caráter interativo, ou seja, com a possibilidade de participação popular. Dessa forma, os cidadãos que queiram encaminhar comentários ou perguntas podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, e Cidadania - no endereço www.senado.leg.br/ecidadania - ou ligando para o número 0800 612211.

Agradeço a presença das instituições que enviaram os representantes. Informo que não foi possível contar com a presença da Administração das Hidrovias do Tocantins e Araguaia (AHITAR) por essa estar em fase de transição de cargo.

Então, vamos compor a nossa Mesa.

Convido, para conosco fazer parte, conosco, Luciano de Souza Castro, Secretário de Gestão do Ministério dos Transportes - bem-vindo, Dr. Luciano e desde já os nossos agradecimentos pela disposição de conosco participar; Sr. José Silvério da Silva, Chefe de Divisão da Coordenação-Geral de Irrigação e Estratégias do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - bem vindo, Sr. José; e obrigado desde já;

Sr. Adalberto Tokarski - esse amigo meu tem um nome difícil -, Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) - obrigado, Adalberto, pela sua presença aqui, participando deste evento de suma importância para o nosso Rio Araguaia; Srª Mariana Sampaio Gontijo Vaz, especialista em regulação da Superintendência de Concessões e Autorizações de Geração da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) - bem-vinda e muito obrigado desde já, e Sr. Wagner Martins da Cunha Vilella, Coordenador de Planos de Recursos Hídricos da Agência Nacional de Águas (ANA) - bem-vindo, Dr. Wagner; desde já, estou muito agradecido.

Aqui, vamos trabalhar com 20 minutos. Se precisarem de mais um pouco... Ou melhor, somos cinco, 100 minutos, então, 15 minutos.

Primeiro, o Ministério dos Transporte, para nos orientar.

Dr. Luciano de Souza Castro, Secretário de Gestão do Ministério dos Transportes, o senhor está com a palavra.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Bom dia, Sr. Presidente, demais membros da Mesa.

Digo da minha satisfação em estar aqui representando o Ministro dos Transportes, Antonio Carlos Rodrigues.

O objeto da nossa estada aqui é proporcionar uma discussão em torno do Projeto de Lei nº 248, de 2014, de autoria da Senadora Kátia Abreu.

Nós queremos aqui destacar algumas posições. Quando se fala da Hidrovia Araguaia-Tocantins, destaco aquilo que o Ministério dos Transportes na realidade está fazendo, pelo órgão que cuida disso, que é o DNIT, através da sua Coordenação de Hidrovias.

Estamos em fase de conclusão do EVTEA, feito pelo DNIT, em dezembro deste ano, abrangendo Tocantins, Araguaia e Rio das Mortes. Não temos ainda um parecer, mesmo que seja parcial, sobre essa viabilidade técnica, mas algumas observações gostaríamos de fazer, em especial sobre o Rio Araguaia. Por parte dos nossos técnicos e aqueles que observam, ele é considerado um rio raso, por ser um rio jovem; porém, existem desníveis a serem vencidos, como é o caso das corredeiras de Santa Isabel. É um rio de dificuldade de navegação ou de quase nenhuma, o que teria de exigir, de alguma forma, grandes investimentos ou investimentos permanentes para sua dragagem, o que tornaria praticamente inviável a sua navegação, ao custo que se apresenta.

O PHE (Plano Hidroviário Estratégico) estudou os Rios Tocantins e Araguaia, entre outros, e não aponta aplicações de recursos, até 2031, no Rio Araguaia

O PHE (Plano Hidroviário Estratégico) estudou os Rios Tocantins e Araguaia, dentre outros, e não aponta aplicação de recursos, até 2031, no Rio Araguaia. Portanto, não há previsão de investimento, até 2031, para que o Rio Araguaia se torne, de alguma forma, navegável.

Já no âmbito do Rio Tocantins, algumas ações estão sendo feitas. Agora mesmo, no Ministério dos Transportes, por meio do DNIT, nós devemos tratar da questão do Pedral do Lourenço. Será lançada a licitação com vistas ao aproveitamento da eclusa, que está pronta há anos, mas não foi viabilizada em razão do Pedral. Portanto, nós devemos fazer esse investimento no Pedral do Lourenço, a fim de estabelecer o canal de navegação, com o funcionamento da eclusa, e viabilizar aquele segmento na região.

Inicialmente, Sr. Presidente, são as considerações que eu quero fazer a respeito do projeto da Senadora Kátia Abreu, que busca, de alguma forma, garantir uma preservação maior daquele segmento do Rio Araguaia. O Ministério, em princípio ou até à conclusão dos trabalhos do EVTEA, que está em andamento no DNIT, se resguarda de omitir uma opinião definitiva, mas nós temos uma posição muito parecida ou mais conservadora do que a que aponta o projeto da Senadora Kátia Abreu.

O SR. PRESIDENTE (Donizeti Nogueira. Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Obrigado, Dr. Luciano.

Vamos ouvir a Drª Mariana Sampaio Gontijo Vaz, para as suas considerações sobre o tema.

Antes, eu precisava ter feito uma leitura aqui que não fiz, e eu queria pedir desculpas.

Esta é a primeira de duas audiências públicas que faremos para instruir o Projeto de Lei do Senado nº 284, de 2014, de autoria da Senadora Kátia Abreu, que trata da proteção da calha do Rio Araguaia. O argumento central do projeto é o de que o potencial turístico do Rio Araguaia supera seu potencial de geração de energia elétrica, uma vez que o Rio Araguaia é um rio largo e raso. A construção de barramentos para aproveitamento do potencial hidrelétrico do rio resultaria em impactos ambientais elevados para a pouca produção de energia.

O objetivo da audiência é verificar o potencial do rio em suas diversas nuances. Na audiência de hoje, ouviremos o Ministério dos Transportes, como ouvimos, e a Antaq, com o objetivo de perceber o potencial do rio para o transporte. Ouviremos também o Ministério da Agricultura, com o objetivo de avaliar o potencial do rio para a logística de escoamento da produção agrícola e irrigação. Ouviremos também a Aneel e a ANA no sentido de perceber o potencial do Araguaia para geração de energia no futuro.

Na próxima audiência, que deve acontecer na próxima quarta-feira, ouviremos o Ministério do Meio Ambiente, o ICMBio, a Secretaria de Patrimônio da União, a Universidade Federal do Tocantins e Organizações Não Governamentais com atuação na região para avaliar a importância da proteção ambiental do rio.

Hoje, nesta audiência, estamos nos propondo a discutir, com setores econômicos como transporte, energia e hidrovia, o potencial do rio e o que precisa ser feito.

O nosso companheiro do Ministério dos Transportes já expôs suas impressões. Vamos ouvir agora a Drª Mariana Sampaio Gontijo Vaz.

Eu devia ter dito isso na abertura. Peço desculpas.

O SR. MARIANA SAMPAIO GONTIJO VAZ - Bom dia.

Eu gostaria de agradecer o convite e cumprimentar o Senador Donizeti e os Senadores aqui presentes.

Vou falar um pouco de um estudo sobre o potencial do Rio Araguaia hoje e das competências da Agência.

Vou falar um pouco do potencial que está em estudo no Rio Araguaia e das competências da Agência.

A Aneel foi criada com a finalidade de regular e fiscalizar o serviço de energia elétrica, tanto a geração quanto a transmissão e a distribuição.

Algumas outras competências da Agência foram delegadas pelo poder concedente. A avaliação dos estudos hidroenergéticos é uma dessas competências. E consta do nosso Regimento Interno o registro desses estudos dos potenciais hidrelétricos e a aprovação dos estudos e projetos: estudos de inventário, estudos de viabilidade e projeto básico dos empreendimentos.

Com relação ao potencial hidrelétrico do Araguaia, esse rio está sendo estudado desde o início da década de 70, quando foi realizado o primeiro inventário hidrelétrico. Desde então, foram feitas diversas revisões e, em 2001, foi realizado o leilão das usinas de Couto Magalhães e Santa Isabel e foi assinado o contrato de concessão.

Na época, conforme o modelo do setor elétrico, era o vencedor do leilão quem ia atrás do licenciamento ambiental. Então os dois empreendedores, concessionários, tentaram viabilizar as duas usinas.

Em 2006, outra empresa solicitou o registro para elaborar o estudo de viabilidade técnica e econômica da UHE Torixoréu. Esse estudo está em andamento, ainda não foi concluído.

Em 2010, a empresa de pesquisa energética fez uma revisão do estudo de inventário hidrelétrico do Araguaia e considerou como fixos Couto Magalhães, Santa Isabel e Torixoréu, porque esses empreendimentos estavam em estágio avançado de desenvolvimento.

Em 2013, com a Portaria do Ministério nº 243 e com a Lei nº 12.893, foi dado um prazo de 30 dias para que as concessionárias que tinham concessão até 2004, e não tinham entrado em operação solicitassem a rescisão desse contrato. Então os dois concessionários solicitaram a rescisão, tendo em vista que eles não conseguiram a recomposição do prazo do contrato. O Ministério indeferiu essa recomposição do prazo.

Em 2014, uma estatal solicitou uma revisão dos estudos de viabilidade que haviam sido licitados em 2001. Então hoje constam da Agência três estudos de viabilidade em andamento: a UHE Torixoréu, Couto Magalhães e Santa Isabel.

Para Couto Magalhães e Santa Isabel, a proposta da empresa é apresentar uma nova concepção do empreendimento, de forma a tentar viabilizar o projeto, conseguir construir. Mas esses projetos ainda estão em andamento. A previsão para a entrega de Couto Magalhães e Santa Isabel na Aneel é até 2016, em abril e em novembro. E Torixoréu, o prazo para eles entregarem é dezembro de 2015.

Então o que nós temos hoje? Temos três empreendimentos com os estudos de viabilidade em andamento, com potência estimada, considerando os estudos anteriores, de 1.600 MW, que são Couto, Torixoréu e Santa Isabel.

Esse é um mapa com a localização principal dos empreendimentos. Couto e Torixoréu estão na parte alta do Rio Araguaia e Santa Isabel, na parte baixa. *(Fora do microfone.)*

O SR. MARIANA SAMPAIO GONTIJO VAZ - É. Cinco é Torixoréu, 6 é Couto Magalhães. Ele está bem na cabeceira. Santa Isabel é o projeto... Eles estão tentando alterar a concepção do projeto para poder viabilizar. É daqui para lá.

O SR. JOSÉ SILVÉRIO DA SILVA - Torixoréu está um pouco acima de Barra, Senador.

O SR. MARIANA SAMPAIO GONTIJO VAZ - No inventário que a EPE realizou existiam outros aproveitamentos hidrelétricos ao longo do Rio Araguaia. O índice custo/benefício considera o custo. Eles foram eliminado por conta desse índice, mas houve uma diferença muito pequena do custo de referência. Então talvez no futuro eles sejam viáveis técnica e economicamente.

A Aneel entende que, com relação ao projeto de lei, só poderá se posicionar definitivamente quando esses estudos de viabilidade forem concluídos, para verificar se realmente eles serão viáveis técnica, econômica e ambientalmente.

Enquanto eles elaboram os estudos de viabilidade técnica e econômica, paralelamente são elaborados os estudos ambientais que serão submetidos ao Ibama. Então o posicionamento definitivo depende da conclusão. Se eles forem viáveis e se o projeto de lei tiver prosseguimento, o País perderá algo em torno de 1.600MW de potência instalada.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Donizeti Nogueira. Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Obrigado, Dr^a Mariana, pela sua contribuição.

Vamos ouvir agora o Dr. José Silvério da Silva, Chefe de Divisão de Coordenação Geral de Irrigação e Estratégias, do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

Por favor.

O SR. JOSÉ SILVÉRIO DA SILVA - Bom dia, Senador Donizeti, bom dia aos demais Senadores...

O SR. PRESIDENTE (Donizeti Nogueira. Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Só um minutinho.

Registro e agradeço a presença do Senador Blairo Maggi.

Obrigado, Senador Blairo.

Dr. José Silvério, por favor.

O SR. JOSÉ SILVÉRIO DA SILVA - Bom dia, Senador Donizeti, bom dia, colegas da mesa e demais presentes nesta sessão.

A matéria é de interesse do Ministério, porque se trata de uma região de grande potencial de exploração e em exploração pelo setor agropecuário.

Nós entendemos que a função da lei no caso em que se trata de recursos naturais é regular as ações humanas impactantes.

Nesse contexto, nós queremos trazer as nossas observações, no sentido de que algumas ideias, alguns pontos colocados possam ser aproveitados para enriquecer o debate.

Nós pertencemos ao Departamento de Sistemas de Produção e Sustentabilidade, que preconiza a conservação do solo, a preservação da água e a preservação dos recursos genéticos animais e vegetais, e defendemos sistemas de produção que sejam tecnicamente apropriados, economicamente viáveis e socialmente aceitos.

Nesse contexto, a conservação dos ecossistemas e a preservação dos recursos hídricos são matérias de interesse do MAPA, com certeza.

A intervenção nos ecossistemas requer relações equilibradas entre os componentes econômicos, sociais e ambientais. Nesse sentido, para que uma intervenção seja viável, ela terá que garantir eficiência econômica, ou seja, potencializar as atividades que dão maior retorno econômico.

Nesse caso, já foi dito que o turismo e a agricultura são elementos de grande potencialidade e retorno econômico na região.

Equidade social, ou seja, a intervenção tem que garantir saúde, bem-estar e qualidade de vida. Preservação ambiental, ou seja, relações equilibradas entre a produção e o meio ambiente.

O Ministério da Agricultura, mais especificamente o nosso Departamento, tem grande preocupação com a questão do uso da água, na medida em que se verifica que em cada década o uso da água e as necessidades de consumo têm se duplicado. Hoje, na maioria dos países desenvolvidos, existe uma preocupação e um consenso geral de que as áreas naturais devem ser preservadas, inclusive apoiando projetos que visem a sua renaturalização.

As principais questões e desafios que dizem respeito à sustentabilidade de que nós tratamos na questão de agricultura irrigada pretendem garantir o aporte regularizado da água para a agricultura, em face da crescente competição com os outros setores da economia, a racionalização do uso da água, garantindo a eficiência da sua utilização nos diversos sistemas e métodos de irrigação empregados, e o controle da prática de irrigação, para evitar que ela seja mal conduzida e garantir que ela seja eficiente.

Quando nós defendemos equidade social, preservação ambiental e eficiência econômica, a questão da construção de barragens tem um componente social que a experiência vem mostrando que deixa muito a desejar, valendo citar aqui alguns problemas.

Consultando a literatura e em contato com vários setores atingidos por barragens, há algumas observações, alguns questionamentos que vêm sendo identificados, a exemplo de falta de critérios para a identificação dos atingidos, insuficiência do conteúdo social nos estudos dos impactos ambientais e em relatórios de impacto ambiental, precariedade do cadastro socioeconômico, falta de informações à população afetada, participação insuficiente dos Estados e Municípios nas ações voltadas para os atingidos e ausência de condicionamentos sociais em financiamentos das hidrelétricas. São assuntos de extrema preocupação. Quando se trata de uma intervenção, essa questão tem que ser analisada a fundo.

Temos também, no caso da intervenção, a questão da vulnerabilidade do fator social, cultural e ambiental. Isso está bem claro.

No caso, trata-se de um rio de planície, como disse o Deputado Luciano. É um rio raso. E há limitações técnicas e econômicas para a construção dessa barragem.

Por todas essas considerações e diante das informações aqui trazidas, o Ministério vê o Projeto nº 248 como um projeto adequado. Do ponto de vista da agricultura, nós não temos nada a objetar na sua tramitação.

Em termos de água, o Ministério preconiza a questão de disponibilidade e qualidade. Disponibilidade onde a mesma se faça necessária e qualidade adequada ao uso pretendido.

Essas seriam as nossas observações.

O SR. PRESIDENTE (Donizeti Nogueira. Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Obrigado, Dr. José Silvério, pela contribuição.

Vamos passar agora para o Sr. Wagner Martins da Cunha Vilella, Coordenador de Planos de Recursos Hídricos da Agência Nacional de Águas - ANA.

O SR. WAGNER MARTINS DA CUNHA VILELLA - Bom dia a todos os presentes.

Agradeço ao Presidente da Comissão, ao Deputado Luciano e às demais autoridades presentes.

Ficamos quase que numa saia justa, porque estamos entre as duas comissões. Esta é uma comissão muito mais voltada aos usos e a próxima é mais voltada à defesa e proteção. E a ANA tem por obrigação o cuidado com os dois quando se relaciona à água. Então vou solicitar ao Deputado, porque provavelmente vai ser a apresentação mais longa dos três, mas eu não devo passar de quinze a vinte minutos.

Eu começo, como diz o próprio título da apresentação, tratando da bacia hidrográfica e não do Rio Araguaia. Logo em seguida, vamos começar a entender por quê.

Quanto à abordagem, não há como fugir, até por uma obrigação nossa, institucional. Nós, da ANA, temos que nos basear na Política Nacional de Recursos Hídricos e num documento elaborado pela ANA, que é o Plano Estratégico de Recursos Hídricos das bacias dos rios Tocantins e Araguaia.

Esta apresentação vai ficar disponível. Há um *link* para acessar o documento ali embaixo.

Dos fundamentos da política nacional - não vou me alongar com discussão legal -, há dois que são a base desta apresentação que estou fazendo. O primeiro é que a política da gestão de recursos hídricos tem que garantir os múltiplos. Isso é fundamental.

Nenhum uso das águas deve ser hegemônico. E vocês vão entender, na frente, o porquê dessa abordagem.

O segundo é que a bacia hidrográfica é a unidade para se fazer gestão. Nós não fazemos gestão em rio. Isso também é muito importante para ficar registrado.

Ali nós temos um modelo, muito utilizado em aulas, de uma bacia hidrográfica, mas, quando se observam os rios no meio, eles são receptores do que nós fazemos no seu entorno. Grande parte ou a quase totalidade dos problemas e soluções...

À esquerda, nós temos uma bacia eminentemente urbana e do lado direito, uma rural, mas o que acontece dentro do rio é o que nós fazemos nos seus afluentes e no seu território, no território que o contorna, ou seja, dificilmente ações e soluções aplicadas na calha têm grande efetividade.

O Araguaia é um caso muito particular disso. Vocês vão entender daqui a pouco por quê.

Essa é uma contextualização. Vou passar rápido. Essa é mais importante. A da esquerda é o que trabalhamos no plano. São as duas bacias. Na verdade são quatro: Tocantins, Araguaia e as de baixo, perto de Belém. E à esquerda, a hidrografia do Rio Araguaia.

Como se pode ver nessa quantidade de rios afluentes e importantes, não adianta atuar somente em um, porque os problemas naturalmente serão carreados para a calha do Araguaia.

Essa é uma imagem simbólica para quem conhece a região principalmente, a partir do momento em que se explica.

Aquela parte de baixo são as cabeceiras do Araguaia. Ela fica numa região, como o Secretário falou, de formação recente, nova, que é a mesma do Rio Taquari. Todo mundo reclama que ele está entupido de areia. É uma formação de solos jovens, frágeis, muito suscetíveis à erosão.

Esse é um mapa de erosividade do solo. Cada mancha vermelha daquelas que eu observo ali é um local em que o solo muito provavelmente vai ser carregado para dentro dos rios se não se fizer um uso adequado dele, o que infelizmente é uma característica muito forte nessa região, principalmente com o pasto degradado.

Esse é o exemplo de que não adianta trabalhar simplesmente com calha. Essa é uma voçoroca famosa, chamada Chitolina, na propriedade que se chama Chitolina. Há tempos, ela já possuía mais de três quilômetros de comprimento e 40 metros de profundidade. Como ela ou parecidas com ela, há mais de 300 nas cabeceiras do Araguaia. Isso é solo, terra e ali embaixo, logo abaixo está o Rio Araguaia. Do que adianta trabalhar com um projeto na calha para conter sedimentos se aquilo está chegando dentro do rio? Isso serve para reforçar a necessidade de se trabalhar com o conceito de bacia hidrográfica e não simplesmente com a questão da calha do rio.

Há uma preocupação muito grande com a bacia do Araguaia que nós identificamos durante o plano. Há uma perda sucessiva de nascentes de rio, exatamente por causa desse problema de erosão.

Se começarmos a perder nascentes em rios que formarão o Araguaia, nós não teremos o Araguaia.

É engraçado quando as pessoas tratam a questão do São Francisco como um problema, por exemplo, o Rio São Francisco, que é muito discutido, apontando soluções para resolver a calha. O problema do São Francisco não está na calha. O problema do São Francisco está nos rios que chegam ali. Ele tem problema na calha, mas é muito menor do que nos rios que chegam até ele, que dão água para ele.

Eu fiz questão de abordar o tema da bacia hidrográfica como o lugar em que nós temos que atuar e, de outro lado, que também é um fundamento da Lei de Recursos Hídricos, a garantia de usos múltiplos.

Já está instalada na Bacia do Araguaia e na Bacia do Tocantins uma série de usos das águas e das margens desses rios. Há um setor agrícola muito forte.

É uma das pecuárias mais fortes do País, que está interagida, em alguns casos, há séculos nessa região. Então há que se garantir que esses usos não sejam retirados ou banidos do lugar, numa tese simplesmente de defesa da calha.

Complementando o que disse a nossa colega da Aneel, Mariana, que enfocou os empreendimentos da calha, nós abordamos na bacia a quantidade de outros empreendimentos que estão projetados, principalmente pequenas centrais hidrelétricas.

E aqui eu relevo um tema que interessa ao turismo. De novo a necessidade de se trabalhar com a questão da bacia. Há casos... E eu vou remeter para o outro lado das nascentes do Araguaia, o Rio Coxim e o Rio Taquari.

Todo mundo se preocupa com a pesca no Rio Paraguai, só que a Embrapa tem estudos sólidos que preveem que se forem construídos os empreendimentos no Rio Coxim será perdida gravemente a espécie de pintado para a pesca no Rio Paraguai. Então eu poderia chegar aqui e defender a pesca no Rio Paraguai, mas a pesca e o turismo do Rio Paraguai dependem também do que acontece em termos de obras de infraestrutura nos seus afluentes. Esse é um caso sério lá e aqui.

Há alguns afluentes do Araguaia em que há necessidade de se avaliar esse impacto, exatamente na defesa do turismo e da pesca de subsistência que existe lá embaixo.

Provavelmente o Dr. Adalberto vai abordar a questão da hidrovia. Este é um mapa que eu peguei rapidamente na página da Antaq. À direita, o que o Deputado Luciano falou sobre a hidrovia do Tocantins e à esquerda, a do Araguaia, que é mais extensa. Nós fizemos esses estudos também, mas eu considero mais adequado que a Antaq e o Ministério os apresentem. Realmente há um problema sério, principalmente de nível d'água naquela região.

Como se comporta a agropecuária nas duas bacias, Tocantins e Araguaia, lembrando que a do Araguaia é sempre do lado esquerdo desse mapa maior?

Um problema sério. Se estou preocupado com o turismo no Rio Araguaia, eu tenho que me preocupar também com o tratamento de esgoto que chega a esse rio, que é um dos piores do Brasil. É interessante. Muita gente se preocupa só com a coleta de esgoto. Para o rio é pior coletar do que não coletar. Se coleta e não trata, você simplesmente concentra a carga e joga no rio, o que infelizmente é muito comum no Brasil e no Araguaia.

Ali estão os projetos, a pesca e a aquicultura que existem nas duas bacias.

O turismo tem um altíssimo potencial, principalmente nas praias do Rio Araguaia e da Ilha do Bananal.

Esse mapa ilustra alguns temas prioritários que nós identificamos no plano. E quem conhece a região sabe que esses temas são altamente prioritários.

Aquele trecho demarcado ali em roxo, um pouco mais escuro, é exatamente a parte baixa do rio, a parte de planície do rio. Ali está o grande potencial de turismo, as praias que levam a maioria das pessoas a frequentar o Araguaia. E é a área mais sensível do rio. Ali estão os parques, as terras indígenas, as unidades de conservação. Ali se encontra a maior biodiversidade do Rio Araguaia.

Então, se existe um lugar no Araguaia sobre o qual nós temos que pôr uma lupa e tomar muito cuidado, qualquer que seja o projeto, qualquer coisa que seja feita no rio é exatamente naquela área demarcada.

Outro local é o que provoca boa parte do que acontece naquela área, são as cabeceiras. Existe um conceito errado que é divulgado sobre a questão de sedimento em rio. Principalmente nesta nossa área de cerrado que é Brasília, há um fluxo natural de sedimento para rio. O que acontece quando há uma intervenção como existe hoje nas cabeceiras do Araguaia é que esse fluxo de sedimento é acelerado, e de forma às vezes incontrolável.

Então devemos tomar cuidado, porque muita gente pensa que se ficar o cerrado intacto não haverá sedimento. O Araguaia continuaria com sedimento. E é essencial para a vida do Araguaia a chegada desses sedimentos.

Até agora falamos mais dessa questão de uso e de bacia. E eu já estou terminando, pessoal.

O plano que foi elaborado e aprovado pelo Conselho Nacional de Recursos Hídricos traz como diretriz que qualquer empreendimento que seja feito no Rio Araguaia especificamente tem que provar que não poderá alterar o trecho médio, a dinâmica fluvial, ou seja, terá que manter a entrada e a saída de sedimentos principalmente. Se construir um barramento hidrelétrico, eu tenho que garantir que continua havendo o mesmo fluxo, a mesma variação de vazão naquele trecho, senão haverá uma perda significativa de ecossistema aquático e esse prejuízo com que a Senadora tanto se preocupa, relativo à preservação do turismo na região.

Nas conclusões isso é reforçado com um pouco mais de detalhes e já se crava inclusive uma determinação.

Como o Rio Araguaia é de responsabilidade da ANA, esta Agência não pode outorgar nada, nenhum empreendimento que não demonstre que não haverá essa alteração, ou seja, é no mesmo sentido desse projeto da Senadora. Mas isso já está em vigor, já funciona.

Por fim, algumas conclusões que estão referendadas no nosso parecer.

Deve ser priorizada a atuação na bacia e não simplesmente na calha do rio, por não ser efetivo atuar simplesmente na calha do rio. A maior parte dos problemas e soluções é decorrente do que acontece nos afluentes do território que cerca o Araguaia, e não simplesmente no Rio Araguaia.

A ANA tem necessidade, assim como o sistema de recursos hídricos, de garantir o uso múltiplo das águas do rio. O que se deve garantir é que os usos que entrem não interfiram negativamente nessa dinâmica ambiental, nessa dinâmica hídrica do rio.

Especificamente em relação aos recursos hídricos, à água, o plano que foi feito para a região já restringe qualquer atividade que altere essa dinâmica fluvial do Araguaia.

Vocês me desculpem o minuto que se passou, mas era essa a abordagem que eu queria trazer.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Donizeti Nogueira. Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Obrigado, Dr. Wagner, pela contribuição importantíssima para o nosso debate. Já estou vendo que o trabalho é bem maior do que poderia imaginar.

Vamos ouvir agora o Dr. Adalberto Tokarski, Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq.

O SR. ADALBERTO TOKARSKI - Exmº Sr. Senador Donizeti Nogueira, o senhor já falou esse nome várias vezes. Eu conheço o Senador lá do Tocantins. Nós, em conjunto, defendemos a implantação da Ferrovia Norte-Sul. O Senador se preocupa com uma logística mais eficiente neste País e há pouco tempo, inclusive, me convidou para uma conversa, porque estava pensando em analisar esse projeto com mais profundidade.

Sr. Secretário do Ministério dos Transportes, é um prazer estar aqui com o senhor, Dr. Luciano de Souza Castro, Deputado, e demais membros da Mesa, a Mariana, da Aneel, o Wagner, da ANA, e o José Silvério, do MAPA.

Senador e Secretário, eu gostaria de, quase que de cara, pedir desculpas porque tenho posições bem diferentes de algumas que foram abordadas aqui e vou classificá-las.

Primeiro, eu conheço o Rio Araguaia; segundo, eu participei de transporte no Rio Araguaia.

Buscando solução logística no Brasil, eu confesso que tudo o que se puder fazer para utilizarmos melhor os rios brasileiros para o transporte, isso eu vou defender.

Nesse sentido, lá na Antaq, nós estudamos o que está acontecendo no mundo.

Hoje nós temos embarcações navegando em canal na Europa com a profundidade de um metro e dez. Um metro e dez é qualquer "corguinho" que existe no seu leito principal, porque todo rio tem um canal principal. O Rio Araguaia, largo, tem lugar de 500 metros, mas tem 100 metros ali que são mais profundos.

Então, a tecnologia de embarcações está melhorando. Você consegue carregar mais com menos calado.

Na Europa, eu fui visitar há algum tempo um canal artificial ligando a Bélgica à França. Investiram ali 3 milhões de euros.

Na Bélgica, eles fizeram um canal para navegar como mitigação ambiental. O transporte aquaviário faz o quê? Ele transporta emitindo menos CO2, poluindo menos, matando menos pessoas. Então é mitigação. Na Europa existe isso.

A Senadora e Ministra Kátia Abreu, eu tenho um enorme apreço por ela. Por exemplo, Pedral do Lourenço. Nós estamos juntos, defendendo que seja concluído. A cada 15 dias pelo menos eu pergunto lá no DNIT como está o edital. Estamos defendendo isso, mas veja só, Senador, no projeto da então Senadora Kátia Abreu, ela coloca, no art. 3º, que fica proibida a construção de qualquer tipo de barragem, eclusa, comporta ou derrocamento dos pedrais e trechos nas corredeiras e alargamentos dos canais. Mas, na sequência, diz que é um rio de planície.

Por ser um rio de planície, se pegar aquele mapa, vamos dizer, abaixo da... No início do Rio Araguaia, nas nascentes, vamos dizer assim, temos o estudo de duas barragens e, depois, mais abaixo, há interesse de navegação, que pode acontecer a partir de Barra do Garças. De Cocalinho em diante, nós temos mil quilômetros de rio. E, por ele ser de planície, não precisa de nenhuma barragem ou de eclusa, como está dizendo aqui nas suas razões:

Tão minguado quanto a geração de energia é o potencial do Rio Araguaia para a navegação fluvial. Seria necessário construir e manter diversas eclusas.

Não. Em mais de mil quilômetros, não é preciso qualquer intervenção que não seja dragagem e algum pequeno derrocamento.

O que acontece? Na hora em que vem um projeto e proíbe isso... Por exemplo: as corredeiras de Santa Isabel. Porque você navega rio acima, como eu falei, mil quilômetros, passa a precisar de intervenção, de algum derrocamento antes de Xambioá e, depois de Xambioá, as corredeiras. Mas escute só: existe tecnologia hoje. Você pode fazer um canal lateral. Inclusive o Ministério dos Transportes, no passado, estudou isso. Você pode fazer um canal lateral, passar por aquelas corredeiras e pôr uma eclusa pequena. O canal não vai ficar aberto. Ele fica fechado. Você abre, entra a embarcação, fecha e desce. Então não vai influenciar no regime hídrico do rio.

Considero muito sério proibir isso, mas vamos fazer alguma comparação, proibir alguma intervenção, porque é o rio que chega ao centro do País. Por isso olharam demais para ele. Por isso houve ações inclusive de ONGs internacionais, porque, se tivéssemos o Rio Araguaia chegando e o Rio Tocantins funcionando... Tanto que no Plano Nacional de Integração Hidroviária, quando a Antaq contratou a Universidade Federal de Santa Catarina... Você vê: "Ah, qual seria a demanda de carga maior: Rio Tocantins ou Araguaia?" De cara foi o Araguaia, porque ele chega ao centro do País e perto da produção. Daí falam: "É um rio novo que nós temos que preservar". Então vamos lá. Temos que preservar. Escute. E o turismo? Nós temos mais de 150 mil voadeiras no período de águas baixas no Rio Tocantins. E essas voadeiras, sabem aonde elas jogam o óleo? No rio. Na embarcação hoje, você coloca o óleo, que é retido, é fechado o motor. Não vai um ping de óleo para o rio.

O que se está fazendo por conta do que as voadeiras provocam no Rio Araguaia? O próprio turismo. Eu conheço, já fui lá. Fui lá na praia. É lindo, é maravilhoso. O que o turismo faz em termos de degradação?

Agora vamos um pouquinho mais. Está aqui o meu colega do Ministério da Agricultura. O Maurício está acompanhando e me conhece muito bem. Eu participei com o Maurício de um projeto de microbacias no começo do Rio Araguaia, lá no Mato Grosso, porque aquela região é muito sensível.

Acredito que o MAPA tem que se preocupar com o que a agricultura faz com o Rio Araguaia. E eu conheço. Eu defendo produção, mas é o seguinte: eu conheço do começo ao fim o que a produção faz.

Nós precisamos manter as margens dos rios. Isso é algo que o Ministério da Agricultura tem que enfrentar junto com o Ministério do Meio Ambiente.

Dizem: "Ah, a navegação vai degradar e tal". Há quinze anos, o que aconteceu? Não deixaram haver navegação. Não deixaram, hein! A área empresarial queria transportar, construir embarcações. O Ministério dos Transportes fez Eveteia e embarcações tipo e contratou o EPT para navegar. Navegou-se com a embarcação tipo, mostrou-se que era viável. Então, o que acontece? Simplesmente dizem: "Ah, é uma área sensível". Escute, vamos cuidar das questões sensíveis.

O colega falou que com a construção de barragens acontece isso, isso e isso. Então o que temos que fazer? Deve-se identificar e melhorar o processo, as compensações para os atingidos. Não se pode aprovar uma coisa qualquer.

Então eu vejo o seguinte: se nós fôssemos... Vamos navegar daqui a quinze anos. Eu, que conheço o rio, penso que se deveria implantar paulatinamente uma navegação. E ainda daria para fazer, Senador Donizeti... Daria para ter navegação num trecho de mil quilômetros. Deixe as corredeiras ali, faça um transbordo e jogue lá em Marabá.

Mesmo assim compensaria. Sabe por quê? Porque, no passado, fazer vários transbordos não valia a pena, perdia-se muito, não havia tecnologia.

Veja o que foi feito na hidrovia Tietê-Paraná. Pegavam grãos em Mato Grosso, vinham de caminhão até Goiás, em São Simão, jogavam no armazém, que jogava na embarcação, navegavam 800 quilômetros, o grão saía da embarcação, jogavam no armazém, que jogava depois no trem. E ia de trem até Santos. E a empresa de lá conseguia pelo menos 20% mais barato.

O que eu entendo é o seguinte: se tivéssemos uma navegação estruturada, nós teríamos um transporte eficiente, porque ele é de menor custo considera a questão ambiental e emite menos poluentes.

E outra coisa, Donizeti, para nós, que defendemos o avanço da Ferrovia Norte-Sul. Se a deixarmos sozinha, ela vai pôr o preço que quiser. Quem concorre com uma ferrovia? Uma rodovia? Não. Então, nós precisamos refletir um pouco mais. Agora, se você coloca um projeto...

Eu defendo navegação. Sabe o que eu defendo? Água. Quem navega quer água. Vamos olhar mais para o rio. Quem navega precisa olhar para o rio.

Então não basta proibir isso. E se deixar a degradação, que está contínua no Rio Araguaia...

Eu conheci aquilo lá. Morei em Alto Taquari, no outro rio, o Rio Taquari. É esta a questão. Como o colega da ANA falou, realmente você tem que olhar a bacia como um todo.

Agora, nós estamos num mundo evoluído em tecnologia, em soluções. Se um projeto para priorizar o turismo, que considero extremamente importante... Gera renda, gera emprego, só que é o seguinte: tudo tem impacto. Então vamos fazer com menos impacto.

Na Europa, eles fazem navegação fluvial exatamente para compensar impactos. Então nós precisávamos refletir um pouquinho mais.

Fui contrário ao plano da ANA que jogou lá para a frente a possibilidade, vamos dizer assim, de haver intervenções e tal.

Eu vou fazer um desafio aqui: o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental que o Ministério dos Transportes contratou e o DNIT está coordenando, do Rio Araguaia-Tocantins, vai colocar algo diferente desse posicionamento da Mesa. Sabe por quê? Eles foram lá. Eu tenho notícia de que eles foram, estão olhando, estão vendo como é o rio e analisando a estrutura, as necessidades, se é econômica, técnica e ambientalmente viável. Então nós precisamos esperar esse Eveteia para dizer se a navegação fluvial é viável ou não.

Concluindo, nós não podemos condenar, dizer que não pode haver navegação no Rio Araguaia, dizer: "Ah, porque melhora o turismo" e assim por diante. Defendo que se houver uma navegação, inclusive mais profissional, poderá haver uma navegação empresarial de turismo.

Por isso, Donizeti, eu sou contrário a esse projeto, porque existe uma lei de recursos hídricos. Meu colega da ANA disse que fere o uso múltiplo, de cara!

Queremos fazer um projeto de incentivo para a manutenção ou para o melhoramento do rio, para a sua recuperação, para apoiar o turismo? Vamos fazer. Têm o apoio da Antaq.

Agora, fechar a porta para o futuro... Estou falando isso porque, se aprova o projeto aqui, você ceifa a possibilidade de se chegar navegando ao centro do Brasil? Não sei.

Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Donizeti Nogueira. Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Obrigado, Adalberto, que, sempre apaixonado por aquilo que defende, deu uma contribuição excelente para este debate.

Eu queria ponderar algumas coisas e depois voltar para a Mesa.

Recentemente, eu tenho viajado por uma região no Tocantins que fica entre dois lagos: o lago da hidrelétrica do Lajeado e o lago da hidrelétrica do Estreito Aguiarnópolis.

O que eu observei agora, nessa temporada de chuva e depois, na estiagem?

Entre a barragem de Lajeado e o início do lago da barragem do Estreito estão acontecendo algumas coisas que são preocupantes. Acabaram-se as vazantes. Como o rio não enche mais nesse trecho, porque ele é controlado pelo lago do Lajeado, não se oportuniza o represamento para fertilizar as vazantes.

De outro lado, passou a haver enchentes mais fortes nos rios afluentes do Rio Tocantins. Como não há represamento, porque o rio não enche, a água desce com mais violência.

Eu me ative a isso, porque fui a uma praia que conheço há muitos anos. Fazia tempo que não ia para lá. É uma praia em Pedro Afonso, a praia do Rio Sono. E não havia areia na praia. Foi preciso botar areia. Como o rio não represa, ele não decanta mais. A areia vai embora.

Então, essa preocupação com a bacia é muito relevante. E a hidrovia certamente será inviabilizada, porque passará a ter um curso de dragagem muito forte, uma vez que a areia está indo toda para o rio, o que vai assorear o rio. Pode ser que não o inviabilize economicamente, mas nós teremos um trabalho a mais.

Eu sou defensor da hidrovia. No Rio Tocantins hoje, se fizerem as duas outras represas que estão previstas para lá, não haverá mais rio. Será tudo um lago. A questão é conseguir fazer as eclusas. Infelizmente, nós fazemos os barramentos,

mas não fazemos as eclusas. Então nós temos um rio inviabilizado para a navegação num trecho que provavelmente mede mais de mil quilômetros.

Outra questão preocupante é que vivemos novamente uma expansão agrícola no Estado. Em boa hora vem a questão do Matopiba. A ideia é poder o Governo Federal intervir no gerenciamento para evitar alguns estragos ambientais e sociais. O que se pretende com o Matopiba hoje é manter o equilíbrio ambiental, promover a prosperidade e levar junto aqueles que já estão lá, que eles não sejam expulsos com a chegada de outros. Isso é muito positivo.

Eu fui ao Rio Grande do Sul e fiquei muito preocupado, porque não se planta mais em nível. Um engenheiro da Embrapa - o Ciro não está aqui e eu não me lembro do nome do engenheiro - estava fazendo uma apresentação extraordinária, mostrando para nós que, devido à agricultura de precisão, às grandes máquinas, não há mais o plantio em nível, que dificulta a movimentação das máquinas.

Isso é um desastre, porque se desfertiliza o solo, assoreiam-se os córregos, os rios e as nascentes e ainda se provoca a erosão. Nós vimos aí a questão da erosão.

O fato é que tudo é possível. Eu sou uma pessoa que não acredita no impossível. Não existe o impossível. Tudo é possível.

A navegação no Rio Araguaia é possível. Basta encontrarmos os mecanismos corretos para viabilizá-la, os instrumentos, as ferramentas. A agricultura naquela região é possível e necessária, porque nós temos terras férteis e planas ali, mas é preciso impedir que a agricultura mate o rio, fazendo plantio em nível, barreira de contenção, tudo isso. Senão vamos inviabilizar o rio, inclusive para a navegação e para o próprio turismo.

Estou sentindo que o projeto da Senadora Kátia Abreu, que não é uma ambientalista - ela é uma produtora economicista -, traz uma provocação positiva no sentido de como viabilizar a agricultura e a navegação de forma racional e sustentável. Do ponto de vista da hidrelétrica é que eu tenho um pouco de cisma, para usar uma palavra que se fala muito lá em Minas. Eu fico cismado. Mas penso que os estudos podem viabilizar isso.

Como acabamos de aprovar um projeto de lei segundo o qual até 2030 nós devemos ter 15% do consumo elétrico de outra matriz que não seja a hidrelétrica, eu penso que nós caminhamos, na questão hidrelétrica, para uma matriz que vá migrando da hidrelétrica para a eólica, a fotovoltaica, a do biodigestor, etc. Nós temos condição de evoluir para isso.

No caso do Rio Araguaia, em relação à hidrovia, se a produção não contribuir para inviabilizar o leito do rio com o assoreamento, nós poderemos ter hidrovia com custo barato.

A iniciativa de hidrovia que eu acompanhei no Rio Araguaia é aquela de que ele é navegável por seis meses. Com ele cheio, partiria de onde o Adalberto falou e chegaria a Xambioá durante seis meses aparentemente. Com relação à hidrelétrica, eu realmente tenho as minhas dúvidas. E, com relação à agricultura, eu tenho certeza de que nós precisamos fazer parte daquela área agricultável. O País precisa, o mundo precisa de alimentos, agora medidas drásticas de conservação do solo são fundamentais. É a questão do plantio mesmo e de nível, senão...

Se é plano, o que acontece? É um plano que converge com determinado declive para ir para o rio, porque a água sempre corre para o rio. Então precisamos ter esse cuidado. E está avançando muito rapidamente, ali no Tocantins e em parte das margens do Rio Araguaia, a agricultura.

Essas são as minhas ponderações.

Gostaria de saber do Deputado Luciano e do Secretário a questão do Ministério dos Transportes no planejamento. Um possível investimento no Rio Araguaia em relação à hidrelétrica seria para 2031? Queria que os senhores nos explicassem isso melhor.

No mais, chegou o Senador Wellington Fagundes, para quem passo a palavra.

Nós ouvimos a Mesa. Estamos agora na fase das intervenções sobre o aproveitamento múltiplo, digamos assim, do Rio Araguaia ou não.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente, infelizmente nós temos tantas atribuições...

Eu estava, inclusive agora, votando um projeto de V. Ex^a na Comissão de Desenvolvimento Regional.

Esse é um assunto que interessa muito ao Estado do Mato Grosso, ao Estado de Goiás, ao Estado de Tocantins e ao Pará. Infelizmente eu não pude estar presente para ouvir o que falaram, portanto gostaria apenas de transmitir a minha angústia por haver alguns empreendimentos no Rio Araguaia que nascem no meu Estado. A cabeceira do Rio Araguaia é em Alto Araguaia, Alto Taquari, que é um divisor de águas inclusive.

Lembro que, ainda no Governo Dante de Oliveira - isso deve fazer uns doze ou quinze anos -, nós estivemos num leilão para a construção da hidrelétrica do Araguaia nessa cidade de Alto Araguaia. Foi um leilão de muito sucesso na época,

na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro. Essa usina se chama Couto Magalhães. É uma das usinas com menor impacto ambiental e com alta geração de energia, portanto um custo benefício muito bom, muito grande, que beneficiaria muito aquela região. Aliás, no Araguaia há outras hidrelétricas já estudadas, enfim.

Na época, chegou a ferrovia Ferronorte. A cidade estava experimentando um desenvolvimento muito grande, com indústrias se instalando e carência de energia.

Para surpresa nossa, o Ibama - não sei se há algum representante do Ibama aqui; pelo jeito não - alegou que era dogma seu o Rio Araguaia permanecer intocado. Para não deixar construir, exigiu inclusive que fosse feito o Rima de todo o Rio Araguaia. E até hoje nós não temos nem essa nem outras hidrelétricas construídas que poderiam gerar riquezas para o País e muito mais oportunidades, principalmente neste momento de crise econômica.

Digo isso não apenas em relação às obras de construção das hidrelétricas, mas também em relação à navegação. Aqui está o Sr. Adalberto Tokarski, que é um especialista no Rio Araguaia, conhece muito a região, pois morou no Mato Grosso e é de Goiás. Ele sabe da importância de transformarmos o Araguaia em polo de desenvolvimento para toda essa região.

Eu gostaria de destacar que, hoje, não são mais as embarcações que têm que se adaptar aos rios. Há tecnologia suficiente no mundo. Não é o rio que tem que se adaptar às embarcações. As embarcações têm condições tecnológicas de se adaptar à navegação em cada caso específico. Houve o grande problema da eclusa de Tucuruí. Foi uma luta aqui. Até hoje existe a possibilidade de navegação entre o Rio Araguaia e o Rio das Mortes, em um local bem próximo a Xavantina, onde acontece o encontro dos dois rios.

O Rio das Mortes é considerado o quarto rio menos poluído do mundo. Não podemos deixá-lo abandonado. Eu sempre digo que as cidades normalmente são construídas de costas para o rio, e não à frente do rio. Hoje, há muitos impedimentos em projetos desse tipo em razão da visão errônea de alguns, não sei se com o objetivo apenas de idealismo ambiental ou se com o objetivo de entravar e dificultar o nosso desenvolvimento.

O desenvolvimento de Mato Grosso se deu por intermédio da hidrovia Paraguai-Paraná. E até hoje não se conseguiu construir o porto na cidade de Cáceres porque houve questionamento por parte do Ministério Público, à época dirigido pelo atual Governador de Mato Grosso, que, agora na posição de Governador, diz que evoluiu e que realmente aquela obra é importante.

Inclusive, Luciano, nosso companheiro de Partido, Deputado de seis mandatos, precisamos construir o porto de Morrinhos, precisamos construir, na BR-174, 60km, 70km, assim como na região de Cáceres, no oeste do Estado, em que há muito tempo não se promove o desenvolvimento exatamente por conta da logística.

Não podemos permitir que perdure essa situação, que o Brasil perca essas oportunidades, Senador Donizeti.

Há pouco tempo, li uma matéria de capa da revista *Veja*, uma matéria muito longa, que dizia que Paris está mais dentro do Sena. E várias cidades do mundo. Creio que na Espanha, não tenho certeza se em Bilbao, eles tiraram o rio de dentro da cidade e fizeram um parque, sem prejudicar a questão ambiental; ao contrário, o rio, que sofria muitos problemas em relação a esgoto, teve sua situação solucionada.

Em Paris, por exemplo, todas as indústrias de concreto da cidade estão localizadas às margens do rio, mas a fiscalização é muito mais eficiente do que no Brasil. Às vezes, as indústrias e outros tipos de obras estão longe do rio, mas há contaminação.

E aquelas que estão perto contam muito mais com o exercício da fiscalização. No caso da França, a areia, o cascalho e a brita vêm em barcas, que ali descarregam, e é feito o concreto. Mas há toda uma legislação específica de aproveitamento, inclusive de não deixar contaminar o Rio Sena, que é um dos rios mais maravilhosos do mundo, e bem ocupado.

Então, nós precisamos desmistificar isso. Nós temos de fazer com que as hidrovias, com que os nossos potenciais hidrográficos possam inclusive preservar a nossa água doce, que é tão abundante no Brasil, mas que já enfrenta problemas, como na cidade de São Paulo. Mesmo a cidade de Manaus, que é uma cidade cercada por rios, hoje enfrenta o problema de falta de água, pois está tudo contaminado pelas palafitas ali construídas.

Penso que é importante discutir, e gostaria de fazê-lo talvez até em outra oportunidade, porque o Rio Araguaia é um rio nosso, é patrimônio nacional, mas um patrimônio regional muito importante que pode ajudar imensamente a promover o desenvolvimento regional.

O SR. PRESIDENTE (Donizeti Nogueira. Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Senador, obrigado pela contribuição. Nós podemos combinar. Temos marcada uma segunda audiência sobre o tema. Que seja feita em horário e dia que permitam a participação dos Senadores da Comissão. Sei que a maioria gostaria de estar aqui, principalmente os que são ligados à região, mas o trabalho na Casa é realmente difícil. Por exemplo, V. Ex^a estava na Comissão de Desenvolvimento Regional, o Senador Blairo passou por aqui e penso que foi para a CAE; portanto, não é fácil trabalharmos no mesmo

horário. A próxima reunião, em que haverá a segunda audiência, vamos ver se acertamos para um horário melhor, a fim de aprofundarmos o debate com a visão da sustentabilidade e da prosperidade, com ideias confrontantes, para construir, na média, uma ideia que garanta que as visões sejam contempladas e que nenhuma seja impedida.

Eu vou retomar a Mesa para os nossos convidados. Vou começar de lá para cá, com a Dr^a Mariana Sampaio Gontijo Vaz.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - E, claro, sempre com a gentileza e educação do nosso Presidente, privilegiando as mulheres.

O SR. MAURÍCIO CARVALHO DE OLIVEIRA - Senador, eu gostaria de fazer uma pequena interferência antes.

O SR. PRESIDENTE (Donizeti Nogueira. Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Sim, fique à vontade.

O SR. MAURÍCIO CARVALHO DE OLIVEIRA - Maurício Carvalho, do Ministério da Agricultura.

Em primeiro lugar, quero parabenizar V. Ex^a pela audiência e destacar o que muito bem disse o Dr. Wagner, que precisamos implementar os usos múltiplos de nossos recursos hídricos. Aí entra o transporte, entra o turismo, que é extremamente relevante para nós goianos - eu sou goiano -, e a energia elétrica. Concorde plenamente com a sua posição, de que a energia elétrica é um gargalo que ainda precisamos resolver. Mas há solução.

O Dr. Tokarski afirmou que precisamos reunir tecnologia e ciência. Também precisamos, Dr. Tokarski, utilizar pessoas e empresas regionais para fazer alguns tipos de estudos e levantamentos, porque são mais comprometidas, como a Universidade de Mato Grosso, a Universidade de Tocantins e a de Goiás. Nós temos capacidade técnica para isso. Trazer gente de Santa Catarina ou do Paraná me assusta.

Creio que esta discussão vai dar um bom encaminhamento, porque eu realmente concordo em que o projeto de lei é um pouco, como se diz, restritivo, um pouco proibitivo. E nós temos que alargar a nossa visão com a ciência, com a tecnologia e principalmente com a capacidade ambiental das nossas interferências.

O que o Dr. Tokarski afirmou, sobre as voadeiras e as lanchas, não é?

O SR. ADALBERTO TOKARSKI - É, são lanchas, pequenas lanchas.

O SR. PRESIDENTE (Donizeti Nogueira. Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Aquelas motos.

O SR. MAURÍCIO CARVALHO DE OLIVEIRA - É, aquelas motos.

O Poder Público não tem condições de controlar isso. O máximo que podemos fazer é educar. Controlar, em época de férias, o trânsito no Rio Araguaia é uma loucura. Nem polícia nem Exército resolvem o problema. Portanto, nós temos que pensar dessa forma e em como podemos interagir e criar esse ambiente de progresso para a região.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Donizeti Nogueira. Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Obrigado, Dr. Maurício.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente, eu não quero perturbar a exposição de todos, mas gostaria, como Presidente da Comissão Senado do Futuro, de que V. Ex^a também participe como membro, de aproveitar esta audiência para apresentar a V. Ex^a um requerimento, no momento correto, com quórum, no sentido de propor uma audiência pública conjunta da Comissão Senado do Futuro e da Comissão de Meio Ambiente, talvez com mais autoridades dos Estados envolvidos, como secretários e outras pessoas, a fim de discutir o tema do desenvolvimento regional com o aproveitamento dos potenciais que temos. É indiscutível toda a riqueza que tem o Rio Araguaia.

Era o que eu gostaria de propor a V. Ex^a, inclusive com a aprovação das duas comissões.

O SR. PRESIDENTE (Donizeti Nogueira. Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Vamos encaminhar. Vamos discutir o conteúdo. Eu encaminho aqui na Comissão, Senador, e V. Ex^a encaminha na Comissão do Futuro. Vamos fazer isso, pois entendo que é muito importante.

Vamos agora ouvir a Dr^a Mariana Sampaio Gontijo Vaz, Especialista em Regulação da Superintendência de Concessões e Autorizações de Geração da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Gostaria de propor a inversão a fim de facilitar para a nossa expositora. Com certeza, ela ficará mais protegida ainda, ladeada pelos dois palestrantes.

O SR. MARIANA SAMPAIO GONTIJO VAZ - Senador Wellington, eu disse anteriormente que, tanto em relação à usina de Couto como à de Santa Isabel, que foram licitadas em 2001, as empresas foram atrás do licenciamento e não obtiveram sucesso. No ano passado, uma empresa estatal solicitou o registro para revisar os estudos de viabilidade dessas duas usinas.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARIANA SAMPAIO GONTIJO VAZ - É, a Eletronorte.

Então, está em curso a revisão desses estudos e, provavelmente também, a elaboração de outro estudo ambiental. No modelo atual do setor elétrico, para licitar uma usina, é necessário haver tanto a licença prévia como a Declaração de Reserva de Disponibilidade Hídrica, emitida pela ANA. Assim, nessa declaração, caso seja concluído que é viável, a ANA entra para emitir esse documento. Aí sim, seria licitada novamente. Essas duas usinas, eu não sei se o senhor sabe, assinaram termo de rescisão do contrato porque não tiveram a recomposição do prazo do contrato de concessão. Elas já haviam perdido mais de dez anos da concessão tentando viabilizar o empreendimento. Então, abriram mão, para tentar num próximo leilão.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente, eu gostaria de aproveitar, antes que ela encerre, para deixar uma pergunta, que pode ser respondida por todos, a respeito dos empreendimentos, principalmente na área aquaviária.

Eu assisti a uma palestra em que o palestrante dizia que, para implantar uma hidrovia, o custo da implantação, em média, só em projetos na área ambiental, ultrapassava 50%. É esse o custo da implantação de uma hidrovia no Brasil. Eu gostaria que me dissessem, principalmente a Antaq, se isso é verdade e de que forma podemos mudar essa situação. Não é possível colocar dificuldades para vender facilidades e com isso prejudicar o País e a população, com tanto potencial que temos. Hoje, a navegação em nossos rios é muito incipiente, além da cabotagem, que é mais ainda.

Portanto, eu gostaria de saber, até porque também tenho trabalhado como Presidente da Frente Parlamentar de Logística de Transportes e Armazenagem, pois sabemos da importância desses aproveitamentos também na questão de logística.

O SR. PRESIDENTE (Donizeti Nogueira. Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Vamos ouvir agora o Dr. Wagner Martins da Cunha Vilella, Coordenador de Planos de Recursos Hídricos da Agência Nacional de Águas (ANA).

O SR. WAGNER MARTINS DA CUNHA VILELLA - Bom, de forma um pouco mais genérica, eu vou me apegar às palavras do Senador Donizeti, do Senador Wellington e do Adalberto.

Eu penso que, na apresentação, ficou clara a questão em relação à Bacia, com a visão não na calha do rio, e aos usos múltiplos e em como isso já está imposto ao rio, desde que não altere suas características, seu fluxo e sua dinâmica hídrica.

Três questões foram abordadas rapidamente e considero importante pontuá-las.

O Plano também identificou que o turismo predatório é um dos principais problemas do Araguaia. Não há uma organização efetiva para a exploração do turismo. Da forma como é praticado hoje, ele mais agride do que ajuda o rio. É importante haver o turismo, mas é importante dar uma arrumada na forma como ele é feito na região.

A segunda, Senador Donizeti,...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Por quê? Por que no seu modo de ver é assim?

O SR. WAGNER MARTINS DA CUNHA VILELLA - Infelizmente, em relação à exploração do turismo, do turismo vinculado ao recurso natural, não temos a cultura de guardar lixo, de ter cuidado com combustível, com embarcação que não faça muito barulho. Eu também já fui, várias vezes, a praias do Araguaia. Há momentos em que são tantos *jet skis* passando que parece enxame de abelha. Eu duvido que haja peixes por perto. Infelizmente, nós ainda não temos esse tipo de cuidado, ainda não existe essa cultura. Há a necessidade de se regulamentar como explorar o turismo.

O SR. ADALBERTO TOKARSKI - Se V. S^a me permite, só para que o Senador saiba.

Senador, no meio do ano, era de 150 mil o número estimado de voadeiras, lanchas, etc. No Mato Grosso é diferente, mas em Goiás, assim como no Pará e no Tocantins, as pessoas acampam na beira do rio. Já existe uma conscientização bastante grande em Goiás, mas, mesmo assim, é preciso melhorar.

Por que eu citei a questão do turismo? É muito fácil e cômodo dizer, como foi dito há pouco: "Ah não, é um rio assim e assado, nós temos que preservar, e, em tese, não pode navegar". Calma aí! Existe tecnologia, e nós podemos avançar, não é?

O SR. WAGNER MARTINS DA CUNHA VILELLA - Bom, essa era uma questão.

Outra questão bem rápida é que eu não me preocuparia tanto com a agricultura. Eu acho que o Brasil é hoje, de longe, um dos países do mundo com a agricultura mais conservacionista - o Maurício é um dos iniciadores aqui em Brasília.

O que preocupa muito na Bacia do Araguaia, principalmente, é a pecuária com pasto degradado, que ocupa a maior parte da bacia e a terra mais frágil. Infelizmente, ainda há na pecuária, sem ofensa a ninguém, muito gigolô de vaca no Brasil. O criador coloca o gado ali, pensa que capim não é cultura, deixa o pasto, e só vai aferir, no final do ano, se o gado

engordou e quantos bezerros nasceram. Hoje, para os recursos hídricos, em bacias do interior do País, este talvez seja um dos maiores problemas na ANA em relação à gestão de água: pastagem degradada.

E o terceiro, com relação ao que foi abordado, é que temos de tomar muito cuidado com o modelo de desenvolvimento que se quer. Eu não concordo muito quando se fazem comparações com a Europa. Na Europa não tem Bacia do Araguaia; nada nem parecido com o que temos no Araguaia. Aliás, a Bacia do Araguaia é muito maior do que a maioria dos países da Europa.

Vou citar um exemplo, muito importante e didático, de um país que talvez seja o mais capitalista do mundo e que tem um dos mais fortes transportes hidroviários do mundo: os Estados Unidos. Os Estados Unidos gastam hoje 50 vezes mais do que investiram em toda a sua história para recuperar os Everglades, na Flórida, que é uma área que, coincidentemente, também abriga um sítio Ramsar, como o Araguaia. Atingiu-se tanto para utilizar aquela região, para drenar e praticar a agricultura pesada, transporte e tantas outras atividades, sem o cuidado em preservar, que o hoje é um custo astronômico. É facilmente encontrado na internet e em artigos o que os Estados Unidos pagam pelos Everglades: US\$30 bilhões por ano.

Portanto, nós também temos que tomar cuidado com os exemplos de desenvolvimento que adotamos. O país mais desenvolvimentista está pagando o preço por desenvolver uma área sem os cuidados adequados.

Eram apenas essas três considerações.

O SR. PRESIDENTE (Donizeti Nogueira. Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Obrigado, Dr. Wagner.

Vamos ouvir agora o Deputado Luciano Castro, de Roraima. Um cearense de Roraima.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Quero saudar aqui o meu caro amigo, Senador Wellington Fagundes, companheiro de muitas lutas no Congresso Nacional.

Eu fui Deputado por 24 anos. Quando recebemos um projeto, às vezes é um projeto um pouco mais radical, mas dele sempre se retira alguma coisa de interesse do legislador. E é sempre prudente olhá-lo sob outro enfoque, não sob o enfoque simplesmente de rejeitá-lo, mas também de, por um substitutivo, quem sabe, aprimorá-lo, retirar do projeto as boas intenções para o seu aproveitamento. Deixo isso como tema de reflexão.

A Senadora Kátia Abreu sempre foi, e é, defensora do agronegócio. Lembro-me bem de que, em determinado momento, ela me procurou e defendeu que o que faltava no Ministério dos Transportes era um forte aproveitamento hídrico como via de navegação. Ela defendeu e defende isso como instrumento importante até de transporte de baixo custo. Ela é defensora dessa ideia. Portanto, eu acho que falta um ajustamento, alguma coisa no projeto que garanta - e eu entendi a preocupação dela, uma preocupação também de quem olha o Brasil como um todo - a preservação. Na realidade, toda aquela região do Araguaia é um cartão de visita do País. No exterior, todos falam disso, todos querem ver. Há a preocupação de que amanhã isso possa, de alguma forma, perder seu valor.

Eu queria voltar àquele mapa que a Dr^a Mariana apresentou, do aproveitamento hidrelétrico. Algo me chamou a atenção, meu caro Senador Wellington: as áreas de alagamento que vamos ter. Uma, bem pequena, em Couto Magalhães, e a outra, bem maior, muito grande, nas corredeiras de Santa Isabel. É uma área muito grande. Deixo esse tema para a reflexão, porque quando se fala em área de alagamento, cria-se um impacto ambiental muito maior e de grandes proporções. Então, esse estudo merece realmente ser bem examinado para saber que impactos terá em toda a região.

No Ministério dos Transportes, do Ministro Antonio Carlos Rodrigues, tenho comigo uma diretoria, que é a diretoria que trata de assuntos hidroviários, que conta com o Dr. Paulo e todos os seus assessores. O Ministro quer que se acelere um programa de hidrovias para o País. Ou seja, que nós tenhamos condições de ofertar novas perspectivas e projetos de hidrovias para o País como alternativa efetiva de meio de transporte mais barato. Essa é a visão do Ministro, e nós temos que acelerar tudo isso.

Quando trabalhamos com o EVTEA, trabalhamos também com a questão do custo/benefício: que resultado isso vai trazer, que volume de carga nós vamos levar, que impacto ambiental isso terá e qual é o custo que teremos que incorporar para fazer.

Uma questão importante foi levantada pelo Dr. Adalberto, nosso velho conhecido e amigo, um homem estudioso de toda essa questão.

Ele diz que a dragagem dessa área, cerca de mil quilômetros acima das corredeiras de Santa Isabel, será feita praticamente em área de planície - o rio corre em uma planície -, sem maiores custos. Mas observa que será preciso haver um sistema de dragagem permanente, que foi o que eu disse no início.

E quanto custa isso? A dragagem é permanente porque o assoreamento é muito intenso. Haverá um sistema de dragagem quase diário para manter o canal de navegação. Portanto, quando fazemos o estudo de viabilidade, temos que ver se tudo

isso compensa, pois o custo para se manter tudo isso é público; quer dizer, tem que sair dos cofres do Governo, embora digam que compensa, pois será um sistema de transporte mais barato em cerca de mil quilômetros de hidrovias, o que vai facilitar o transporte num Estado produtor como é o Estado de Mato Grosso.

Meu caro Dr. Adalberto, eu não sei se o estudo de viabilidade em que está o DNIT e que deverá ser encerrado dentro de seis meses concluirá positivamente. Eu não sei. Quero aguardar o resultado de todo esse estudo para que o Ministério dos Transportes se posicione efetivamente sobre tudo isso.

Sr. Presidente, Senador Donizeti, que também é um homem estudioso da região, quero esclarecer que o Plano Hidroviário Estratégico estudou os Rios Tocantins e Araguaia, dentre outros, e não aponta, no momento, aplicação de recursos até 2031. Isso não significa dizer que não se possa revisar o plano ou que não se possam antecipar eventuais investimentos, se a matriz de novos investimentos em estudos de viabilidade apontar para tal. Podemos fazer? Podemos sim, mas, hoje, de forma muito clara e transparente, para até 2031 não há no Plano Hidroviário Estratégico projetos de investimentos nessas duas áreas, embora algumas questões, Dr. Adalberto, sejam defendidas arduamente, como a do Pedral do Lourenço, que é uma questão emblemática. Nós estamos com a eclusa pronta e não a utilizamos porque há o Pedral, e ninguém resolve. O Ministro determinou que seja dada uma solução. Inclusive, estou cuidando pessoalmente disso. Rapidamente o edital será disponibilizado, para que a obra do Pedral seja executada, a fim de que seja utilizada a eclusa, que foi construída há anos.

Preocupo-me um pouco com as observações do Dr. Wagner em relação ao uso múltiplo. Não se trata apenas de irrigação ou para animais e pastagens. É uma questão que preocupa. Eu poderia estar aqui apenas como representante do Ministério dos Transportes e dizer se é uma boa hidrovia ou não, mas não é isso. O Ministério dos Transportes também tem preocupações ambientais, pois existem componentes ambientais que para nós são importantes. Nós estamos no contexto de uma política nacional. Não podemos estar dissociados das preocupações que tem a ANA, não podemos estar dissociados das preocupações da Aneel com vistas ao aproveitamento hidrelétrico, e daí voltamos para a questão do aproveitamento hidrelétrico.

Entendemos a posição do Ministério da Agricultura. Alguns até podem achar conflitantes as ações da Senadora Kátia Abreu, que é mais arrojada em defesa do agronegócio. Eu entendo a sua preocupação com toda aquela área do Tocantins e do Araguaia. E fica aqui a sugestão, Senador Wellington, para o aproveitamento do projeto da Senadora Kátia Abreu, que leva a toda essa reflexão e a toda essa discussão. E talvez, nem tanto nem tão pouco, mas merece, sim, uma reflexão. Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Donizeti Nogueira. Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Obrigado, Dr. Luciano, representante do Ministério dos Transportes.

Senador Wellington, o Ministério dos Transportes e a Aneel dizem que há estudos em andamento e que eles gostariam de se posicionar claramente sobre a questão depois de concluídos os estudos. Por isso participaram desta audiência, mas não tiveram, no decorrer do debate, uma posição, se é isto ou é aquilo, porque aguardam os estudos que estão em andamento para adotarem uma posição.

Vamos ouvir agora o Dr. José Silvério da Silva, do Ministério da Agricultura.

Antes, eu queria ponderar, até para que o senhor possa comentar, que não há razão de a hidrovia existir, por exemplo, se não houver produção. Eu não posso assistir, às margens da BR-151 e, agora, da BR-010 - que vai avançar - o que assisti acontecer - e não tenho certeza se ainda acontece porque há algum tempo que lá não vou - com a Ferrovia do Aço. Foram repassados milhões, bilhões, até trilhões de dólares, e às margens da Ferrovia do Aço, sobretudo no Maranhão, há - ou havia - uma miséria absoluta.

Nós não podemos ter uma hidrovia no Araguaia ou uma hidrovia no Tocantins para transportar o que vem de um lugar para outro se nós não participarmos do processo, abastecendo esses navios, essas barcas. Temos que produzir para também participar do processo, já que a veia de transporte da riqueza precisa ser abastecida por todo o corpo pelo qual ela transita. E aí a agricultura é importante.

Há duas grandes áreas de irrigação às margens do Araguaia. Em uma delas está o Projeto Rio Formoso, um grande projeto. Esse rio é afluente do Araguaia. Lá existe uma grande área de irrigação, que é em Lagoa da Confusão, em que o consumo de água atualmente é controlado: não se pode mais plantar em 100% da área. Por exemplo, nós estamos plantando soja no Formoso, e, na Lagoa da Confusão, na seca, sobra semente, porque não há água suficiente para plantar arroz ou soja em toda aquela área.

Portanto, essa é uma preocupação desta Comissão e da Comissão de Agricultura. Curiosamente, nós temos debatido muito a questão do meio ambiente na Comissão de Agricultura, pois, se faltar água, não haverá agricultura.

No próximo dia 25, será realizada em Palmas - os tocantinenses já estão convidados a participar - uma audiência pública, Senador Wellington, desta Comissão, que vai discutir o Planaveg, com foco no Matopiba. Já convidamos os quatro

secretários da região, assim como o secretário do Pará. Estou pensando em convidar também os secretários de Mato Grosso e de Goiás para participarem da audiência, que será na sexta-feira, dia 25, e que terá essa preocupação. Está claro que, se nós preservarmos a floresta, nós fixamos o carbono no solo, ele não vai mineralizar, nós irrigamos toda a área, a água vai para o lençol freático e vai abastecer os aquíferos. Se desmatarmos tudo, nós inviabilizaremos as reservas subterrâneas de água.

Concedo a palavra ao Dr. José Silvério da Silva, para as suas considerações. Peço desculpas por ter me alongado em minhas observações.

O SR. JOSÉ SILVÉRIO DA SILVA - O.k., Senador. A agricultura foi bastante citada aqui.

Eu quero me reportar à minha fala. Nós entendemos que a função da lei é regular as atividades humanas impactantes. Na minha fala, eu abordei bastante a questão da sustentabilidade.

O Ministério da Agricultura não defende de modo algum explorações agrícolas predatórias. Inclusive, a missão do Mapa é apoiar e promover o desenvolvimento do agronegócio em bases sustentáveis, em benefício da sociedade brasileira.

Nós pertencemos - está aí o Maurício, que é Chefe de Divisão de Agricultura Conservacionista - ao Departamento de Sistemas de Produção e Sustentabilidade. A nossa missão é levar os princípios da sustentabilidade aos programas, projetos, ações e atividades do Mapa. Nós deixamos bem claro aqui que preconizamos e defendemos a conservação do solo e a preservação da água, a preservação dos recursos genéticos animais e vegetais, e defendemos os sistemas de produção que sejam tecnicamente apropriados, economicamente viáveis e socialmente aceitos.

Com relação à navegação, que foi citada aqui, está bem claro no art. 3º: "Art. 3º - Fica proibida a construção de qualquer tipo de barragem, eclusa, comporta ou derrocamento nos pedrais [é uma proibição restritiva] e trechos de corredeiras ou alargamento de canais que altere o curso natural ou a calha principal do Rio Araguaia". Aqui eu não vejo, em momento algum, proibição de navegação. Se o texto não é ideal, pode ser aprimorado, mas eu não vejo proibição de navegação.

Com relação aos problemas que identificamos na construção da barragem, nós deixamos bem claro o posicionamento do Ministério em relação aos seus projetos, programas, ações e atividades. Ele preconiza eficiência econômica, preservação ambiental e equidade social. Como nós tratamos aqui de equidade social, nós queremos preconizar saúde, bem-estar e qualidade de vida não só para quem tem poder econômico, mas para todos.

São essas as observações que eu gostaria de deixar aqui.

O SR. PRESIDENTE (Donizeti Nogueira. Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Obrigado, Dr. José Silvério.

Eu estou seguindo muito aquele ditado chinês: sorte ou azar. De início, eu e a Senadora Kátia Abreu éramos adversários políticos históricos em nosso Estado, e eu terminei sendo suplente dela. Não por acaso, vim parar na Comissão de Agricultura. Ela está no Ministério da Agricultura, e eu, aqui. Portanto, eu acho que tenho a sorte de neste momento estar no Senado e de poder discutir coisas que sempre me preocuparam.

Por exemplo, eu quero a hidrelétrica porque sei que é necessária. Gostaria que não fosse. Eu quero a hidrelétrica, mas não quero ver os ribeirinhos assentados na chapada, com uma casinha quente, desarticulados da cadeia produtiva que há séculos eles sabem operar. E não quero que haja uma intervenção que cause prejuízo ambiental. Mas percebi, com o Lago do Lajeado, que a intervenção que num primeiro momento traz prejuízo ambiental, se nós soubermos articulá-la, pode transformar-se em um benefício econômico e ambiental. Então, eu fico com a ideia de que nós precisamos articular o banho e a mesa, porque precisamos tomar banho e precisamos de água e comida na mesa. E navegar é preciso.

Vou passar a palavra para o defensor da navegação, o meu amigo Adalberto Tokarski, para as suas considerações finais, de forma menos veemente, mas apaixonada.

O SR. ADALBERTO TOKARSKI - Em primeiro lugar, eu gostaria de me dirigir ao Secretário Luciano.

Secretário, no caso específico, o que a experiência diz em relação à dragagem é que se você pega um trecho de mil quilômetros, vamos supor que aquele caminhão que eu jogaria na BR para andar mais mil quilômetros tenha que andar apenas 200 quilômetros e pegar a hidrovia. A manutenção hidroviária é algumas vezes mais barata do que a manutenção rodoviária.

Aqui está o meu amigo Maurício Carvalho, do Ministério da Agricultura, que é da área conservacionista e conhece o assunto. Eu estive com ele na implantação de microbacias, tentando conter as erosões na região do Alto Araguaia, Senador Wellington Fagundes. Isso há vinte e poucos anos. Se você quer o rio vivo...

O SR. PRESIDENTE (Donizeti Nogueira. Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Tanto assim, Adalberto?

O SR. ADALBERTO TOKARSKI - Se você quer um rio vivo, de que você precisa? Não pode acontecer com o canal principal do rio o que aconteceu no Rio Taquari: espraia tudo. Você quer o Rio Araguaia vivo? Você não pode deixar espraia totalmente, Senador Donizeti. É necessário manter o canal principal. E, se houver uma dragagem de manutenção, você está auxiliando o rio a se refazer. Esse era um ponto que eu queria abordar.

Eu quero assumir um posicionamento um pouco melhorado. Eu sou defensor do Brasil, da produção agrícola; sou um paranaense que me formei, morei 14 anos em Goiás e fui para o Mato Grosso. Eu falei sobre a produção agrícola. Na verdade, nós precisamos tomar cuidado no momento de abrir uma área nova. Eu vi isso no Mato Grosso, assim como qualquer produtor. Nós temos que segurar as nascentes. Porque, de vez em quando, tora tudo. Vamos melhorar isso.

Além disso, também é difícil preservar a área da nascente e a mata ciliar. E concordo com V. S^a, que conhece muito mais do que eu, que o assoreamento se dá principalmente em razão de quê? Da pecuária. Por quê? Eles não fazem a curva de nível e deixam ficar assoreando.

Finalmente, quero dizer que, dentro do EVTEA, Secretário - vou procurar dar alguma contribuição, pois o estudo está em andamento -, deve haver um estudo alternativo, como a utilização de um trecho do rio, a navegação em um trecho do rio, que pode ser feita por etapas. Faz-se em um trecho; se for economicamente viável, faz-se em outro. Eu não posso concordar com o projeto da forma como está. Com relação a incentivar o turismo, ótimo.

O art. 3º diz: "Fica proibida a construção de (...) ou derrocamento nos pedrais e trechos de corredeiras...". Nesses mil quilômetros do Rio Araguaia existe algum pequeno trecho em que se precisa fazer derrocamento, e um derrocamento pequeno. E aí, fica proibido? Você está inviabilizando a navegação, sim. Eu acho que o projeto está muito restritivo. Pode ser menos restritivo, desde que não fira os usos múltiplos. Como eu disse, o projeto é da Ministra Kátia Abreu, que é nossa parceira, defende conosco, com a Antaq, o melhor aproveitamento dos nossos rios.

Vejam o que está acontecendo no Rio Tapajós. Neste ano, deveremos retirar 3 milhões de toneladas pelo Rio Tapajós, e deixarão de vir ao centro do País, ao Sudeste, milhares de caminhões, sendo que em 50% dos acidentes está envolvido um caminhão, sem falar que haverá menos emissão de CO₂, e assim por diante.

Nós estamos evoluindo. O Ministério dos Transportes está fazendo um trabalho interessante. E continuo acreditando, Secretário, já que estamos falando do Araguaia, que aquela região deveria ter sido chamada de Araguaia. Chamaram de Tocantins, tudo bem, sem problemas. Mas o que acontece? A navegação no Tocantins, que é a continuidade do Araguaia, precisa do Pedral do Lourenço.

Finalizando, no sentido de contribuir, digo que não podemos ser restritivos porque, no futuro, com tecnologia, contaremos com embarcações adaptadas. E eu não defendo a navegação só para *commodities*. Sabe o que significa o Rio Araguaia para o Mato Grosso, Senador Donizeti? Significa isolamento. Não há pontes. Das cidades localizadas às margens do Rio Araguaia no Mato Grosso - várias, eu não vou citar os nomes -, as da BR avançaram, assim como as da BR no Tocantins avançaram. Se houvesse navegação, haveria riqueza ao longo do Araguaia. Onde há mais riqueza no mundo? Ao longo de dois rios. Por quê? Porque o transporte é mais barato, e você transporta riqueza.

Então, eu não defendo a navegação no Araguaia só para *commodities*. Ao contrário: os produtos que saem de Goiânia e vão para o Araguaia dão toda uma volta de caminhão. Poderiam ser embarcados aqui no trecho médio do Araguaia e subir de barça, mas vão de caminhão. E fica isolada essa região do Araguaia. A não navegação no Araguaia é contra o meio ambiente, é contra o cidadão.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Donizeti Nogueira. Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Muito agradecido, Adalberto.

Eu acho que foi muito produtiva esta manhã. Nós teremos a segunda audiência.

Só para registrar, esta semana foi realizada uma reunião em Palmas, que criou o Consórcio Brasil Central, que envolve Mato Grosso, Rondônia, Tocantins, Goiás, Distrito Federal e não sei se Mato Grosso do Sul. Um dos temas discutidos foi a rodovia que corta o Tocantins para sair no Mato Grosso, a TO-050, que vai passar por dentro da Ilha do Bananal, que é uma parte sensível do meio ambiente, mas que também precisa dar a sua contribuição, e nós haveremos de encontrar uma maneira de articular a passagem da rodovia por essa região.

Antes de passar a palavra para o Senador Wellington, gostaria de dizer que fiquei aqui imaginando, agora no final, que esse projeto de lei pode nos levar a construir uma lei em que, daqui a 30 anos, não mais ouviremos o que ouço do Senador Otto Alencar, meu Presidente nesta Comissão, toda semana, sobre o Rio São Francisco. Acredito que há tempo de não deixarmos acontecer com o Rio Araguaia, sobretudo, o que está acontecendo com o Rio São Francisco.

Para citar o ditado chinês, nós temos a sorte de estar neste momento discutindo o Rio Araguaia, a fim de impedir que aconteça com ele o que está acontecendo com o Rio São Francisco, apesar de ele já ter sido agredido. Temos que considerar isso.

O Araguaia não é um rio que chega ao mar, Adalberto, porque é mais novo. Portanto, foi dada a preferência para o rio mais velho, que é o Rio Tocantins.

Senador Wellington.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Bom, é claro que é complexo discutir tudo quando se aborda a questão ambiental. Todos nós entendemos que cada vez mais precisamos evoluir na preservação, assim como no desenvolvimento socioeconômico e ambiental. Quando falamos dessa forma, estamos preocupados com o homem, com o cidadão, com as pessoas, com o desenvolvimento, com a qualidade de vida. Por isso, ao discutir qualquer projeto, temos que ter uma visão ampla.

O nosso companheiro Luciano falou sobre os reservatórios. No Mato Grosso, nós também temos um exemplo. Quando da escolha entre Couto Magalhães e a Usina de Manso, o governo à época optou - não havia problema algum de resistência ambiental porque isso foi há 30 anos; não era a situação de hoje - pela Usina de Manso, que é um lago de 40 mil hectares. E como se deu a concepção da Usina de Manso? O nome é Usina de Manso, mas não era apenas para a geração de energia. À época, Cuiabá enfrentou uma enchente que devastou grande parte da cidade. Um engenheiro, iluminado e muito inteligente, fez o projeto da Usina de Manso. O projeto previa reservatório de água para o controle de enchentes do Rio Cuiabá e a permeabilidade do rio. Além disso, o turismo e a irrigação.

O projeto ficou parado muito tempo na época. Eu também fui aguçado pelo então governador Dante para fazer uma emenda no Orçamento, porque o recurso era exatamente o que faltava para viabilizar economicamente a obra, visto que era de baixa geração de energia.

Além disso, havia o componente ambiental. E foi com recursos do Ministério do Meio Ambiente que conseguimos viabilizar Manso.

Hoje, se não existisse Manso, talvez o Rio Cuiabá estivesse em situação muito pior, porque, em função da seca, a lâmina d'água poderia devastar o rio, que é o principal afluente do Pantanal. Na Baixada Cuiabana - Cuiabá e Várzea Grande -, graças à concepção desse projeto, não existe a possibilidade, pelo menos para os próximos 100 anos, de a população viver o que hoje vive São Paulo. Temos um reservatório que garante o volume de água de que a cidade precisa e todas as questões ambientais, inclusive a piscicultura agora.

Eu sou médico veterinário - não sou um ambientalista especialista na área e não quero aqui provocar discussão, mas não creio que essa usina tenha prejudicado a biodiversidade da região. Ao contrário, melhorou, porque aquela terra era pouco fértil, de cascalho, totalmente desvalorizada e abandonada, assim como é hoje o Parque da Chapada dos Guimarães, em que nada se pode fazer, mas o Governo não está presente para cuidar da preservação. Existe todo um envolvimento dos órgãos ambientais para impedir, mas não para cuidar. Essa é a preocupação.

Por exemplo, no Rio Cuiabá, logo abaixo da cidade, você se depara com depósitos de lixo. Por quê? Porque há a omissão total do Poder Público. Não adianta criar a lei e não dar condições para a fiscalização. Esse é o papel das agências, que temos discutido muito aqui no Congresso. As agências têm um papel fundamental, mas nós temos de instrumentalizá-las, dar condições e recursos. Cada uma tinha que ter seu fundo. E quando tem, às vezes, esses fundos ficam no Orçamento da União, guardados como em um colchão.

Sr. Presidente, este é um assunto que poderíamos discutir aqui por muitos dias. Eu trouxe a minha contribuição porque penso que, em relação à Antaq, à ANA, ao Ministério dos Transportes, enfim, a todos os órgãos, nós temos que fazer o que concluiu o Adalberto, que estudou muito e hoje está em uma agência extremamente importante: buscar, por meio deste projeto ou de outros, fazer com que haja um aproveitamento socioeconômico e ambiental. Dessa forma, eu acho que quem vai ganhar muito são todos os brasileiros, principalmente aqueles que lá vivem.

O Estado de Tocantins e o Estado de Mato Grosso necessitam muito de investimentos, e nós temos condições de proporcionar esses investimentos, principalmente no que diz respeito à logística e a alternativas de geração de riqueza. E nós temos condições de responder muito rapidamente porque o Vale do Araguaia, por exemplo, tem capacidade de produzir tudo que produz Mato Grosso, sem derrubar um pé de árvore. Mato Grosso tem capacidade de produzir tudo que o Brasil produz, sem derrubar nenhum pé de árvore, somando com toda a Região Centro-Oeste e o Tocantins. Ou seja, se houver os investimentos necessários e respeito ao meio ambiente, sem visão caolha, nós poderemos ajudar muito o Brasil.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Donizeti Nogueira. Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Obrigado, Senador Wellington, pela participação.

Eu quero encerrar, concluindo esta primeira audiência pública para debater o Rio Araguaia, e dizer que tenho fé na fé da moçada, que acredita e segue em frente. Nós estamos dando a contribuição que podemos em nosso tempo. E vejo que não temos aquela visão neoclássica de dizer que podemos estragar tudo se tivermos dinheiro para pagar. Nós estamos pensando no futuro, em garantir sustentabilidade. E sustentabilidade é manter o equilíbrio ambiental e o povo na prosperidade; ninguém na miséria, ninguém passando fome.

É isso. Encerro a presente audiência pública. Agradeço aos nossos convidados. Até a próxima, com fé em Deus, pois é Ele quem nos guia e nos protege.

Obrigado e boa tarde a todos e a todas.

(Iniciada às 9 horas e 47 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 50 minutos.)