



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 209, DE 2007

Caracteriza como serviço público a operação de eclusas e outros dispositivos de transposição de níveis em hidrovias, dispõe sobre as situações em que é obrigatória a implantação desses dispositivos, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei caracteriza como serviço público a operação de eclusas e outros dispositivos de transposição de níveis em hidrovias e sobre as situações em que é obrigatória a implantação de dispositivos de transposição de barragens em cursos de água navegáveis ou potencialmente navegáveis.

Art. 2º A operação de eclusas e outros dispositivos de transposição de níveis em hidrovias constitui serviço público que pode ser prestado diretamente ou sob regime de concessão pelo poder público do ente da Federação que detenha o domínio do corpo de água, nos termos do inciso III do art. 20 e do inciso I do art. 26 da Constituição.

Art. 3º É obrigatória a inclusão, nos estudos e projetos de barragens para quaisquer fins em cursos de água navegáveis ou potencialmente navegáveis, de estudos da viabilidade de implantação de eclusas ou outros dispositivos de transposição de níveis.

§ 1º No caso de ser comprovada a viabilidade, a construção da barragem deverá ser feita de forma compatível com a implantação simultânea, ou posterior, das eclusas ou dispositivos equivalentes de transposição.

§ 2º O atendimento ao disposto no § 1º é condição indispensável para a obtenção, pelo empreendedor, da outorga de direito de uso de recursos hídricos e do licenciamento ambiental do empreendimento.

Art. 4º Consideram-se, para os efeitos desta Lei:

I - cursos de água navegáveis como as correntes, rios, canais e outras 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.

Art. 5º Para elaboração de projetos de barragens ou outros empreendimentos que possam alterar o regime de escoamento de curso de água em grau que interfira na navegabilidade ou na passagem de peixes de jusante para montante, deverá o responsável pelo empreendimento requerer aos órgãos públicos competentes as informações e orientações técnicas necessárias para compatibilizar o projeto com a manutenção da navegação fluvial e com a preservação da ictiofauna.

Art. 6º 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 subseqüentes:

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 níveis em hidrovias situadas em cursos de água de domínio da União;

Art. 7º 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 níveis em hidrovias situadas em cursos de água de domínio da União, e terminais e instalações portuárias;

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 níveis em hidrovias situadas em cursos de água de domínio da União, terminais e instalações portuárias, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União;

..... (NR)”

Art. 8º O Poder Executivo estabelecerá os regulamentos necessários à aplicação desta Lei.

Art. 9º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil dispõe de uma vasta rede de hidrovias naturais que, apesar da comprovada vantagem sobre outros modais de transportes em termos de custos, tem sido subutilizada e até negligenciada.

Via de regra, o consumo de combustíveis no transporte hidroviário é várias vezes inferior ao consumo de modais como o rodoviário e o ferroviário. No transporte de grãos, por exemplo, os gastos com combustíveis em um sistema hidroviário chega a ser até vinte vezes menor do que o gasto com a mesma carga em transporte rodoviário.

A diminuição do consumo de combustíveis fósseis, principalmente de derivados de petróleo, é, cada dia, mais prioritária em termos mundiais, com o objetivo de reduzir a emissão de gases formadores de efeito estufa, causa principal das mudanças climáticas em nosso Planeta.

Assim, a economia de combustíveis e de energia em geral é, além de uma questão de economia, pois aumentará a competitividade de produtos brasileiros, uma questão ambiental e até de sobrevivência da humanidade.

Possibilitar o uso da vasta rede de hidrovias brasileiras vem, portanto, de encontro aos interesses do desenvolvimento econômico sustentável, com mínimo consumo energético e emissões de poluentes do ar.

Segundo o estudo “O Papel das Hidrovias no Desenvolvimento Sustentável da Região Amazônica Brasileira”, promovido e publicado em 1995 pelo então Senador Bernardo Cabral, é de cerca de 40.000km a extensão das vias navegáveis e potencialmente navegáveis dos rios brasileiros, distribuídas em nove bacias hidrográficas:

- bacia Amazônica: 18.300km, principalmente nos rios Solimões/ Amazonas, Negro, Branco, Madeira, Purus e Juruá;

- bacias do Nordeste: 3.000km, nos rios Mearim, Pindaré, Itapecuru e Parnaíba (Maranhão e Piauí);

- bacia Tocantins/Araguaia – 3.500km, nos rios Tocantins e Araguaia e trechos de alguns de seus afluentes;

- bacia do São Francisco – 4.100km, nos rios São Francisco e alguns trechos de seus afluentes, principalmente o rio Grande, no oeste da Bahia;

- bacias da costa leste – 1.000.km – principalmente nos rios Doce e Paraíba do Sul;
- bacia do Paraná – 4.800km, nos rios Paraná, Tietê, Paranaíba, Grande, Ivaí e Ivinhema;
- bacia do Paraguai – 2.800km, principalmente nos rios Paraguai e Cuiabá;
- bacias da costa sudeste – 1.300km, nos rios Jacuí e Taquari e nas lagoas dos Patos e Mirim (todos no Rio Grande do Sul);
- bacia do Uruguai – 1.200km, nos rios Uruguai e Ibicuí.

A efetivação dessa malha hidroviária, que equivalerá a cerca de 70% da extensão da malha rodoviária federal, depende, em muitos casos, da implantação de eclusas e outros dispositivos de transposição de barragens e desníveis naturais (cachoeiras e corredeiras não aproveitadas para geração de energia elétrica).

A implantação de uma eclusa em Santa Isabel, no rio Araguaia, viabilizará a navegação entre Marabá, no Pará e Aruanã, em Goiás, e no afluente rio das Mortes até Nova Xavantina, em Mato Grosso.

A conclusão das obras da eclusa de Lageado, no rio Tocantins, próxima a Palmas, permitirá a navegação naquele rio até a barragem de Peixe-Angical, próxima à cidade de Peixe (TO), com restrições de capacidade até a implantação das barragens dos futuros aproveitamentos hidrelétricos de Carolina e Estreito (MA/TO). É interessante observar que se fosse construída a eclusa na barragem Peixe-Angical, seriam criados extensos trechos navegáveis nos rios Paranaíba e Palmas, afluentes do Tocantins, com seus pontos terminais bem próximos do Oeste da Bahia, permitindo escoar por via fluvial grande parte da produção de grãos daquela região até portos marítimos nas proximidades de Belém (PA), com vantagens de custo em comparação a outras alternativas de transporte

Outro exemplo da importância de eclusas está nas planejadas barragens do rio Madeira. A construção de eclusas nas barragens de Santo Antônio e Jirau, e, possivelmente, também uma eclusa de baixa altura em Guajará-Mirim, tornará viável a navegação em mais de quatro mil quilômetros nos rios Guaporé, Mamoré, Beni, Madre de Dios e afluentes, em territórios brasileiro e boliviano.

No rio Tapajós, que já é navegável entre sua foz no Amazonas, em Santarém (PA), e a cidade de Itaituba (PA), numa extensão de pouco mais de 200km, a construção de poucas eclusas de baixa altura, suficientes para vencer corredeiras e cachoeiras, criará uma via navegável de grande capacidade numa extensão próxima a 2.000km, abrangendo o próprio rio Tapajós e seus formadores – Juruena e Teles Pires – e trechos de seus afluentes como os rios Arinos e do Sangue.

Deve-se lembrar que a grande área de produção agrícola do Mato Grosso está nas bacias dos rios que formam o Tapajós, onde o potencial de produção é estimado em mais de 50 milhões de toneladas anuais de grãos, principalmente de soja e milho. Daí, pode-se concluir com segurança que a transformação do Tapajós em via navegável dará a ele importância maior, como hidrovia, do que a do próprio Amazonas a montante de Santarém.

A viabilização de vias navegáveis como o Tapajós e o Tocantins poderá, inclusive, tornar desnecessárias ou secundárias obras rodoviárias de grande porte e impacto ambiental, como a duplicação da Belém-Brasília e a pavimentação da BR 163, entre Cuiabá e Santarém.

A grande dificuldade atual na implantação de eclusas e outros dispositivos de transposição de níveis está na indefinição de quem se responsabiliza pelos custos de construção e operação desses equipamentos. Para o setor elétrico, que não pode repassar os custos adicionais para suas tarifas, essas obras representam apenas ônus, daí sua oposição a projetos de leis em tramitação. Os governos federal e estaduais, detentores do domínio das águas, não dispõem de recursos financeiros a fundo perdido para custeá-las.

A solução que vislumbramos e estamos submetendo aos ilustres Pares do congresso Nacional é a caracterização da operação de eclusas e outros dispositivos como serviços públicos que podem ser prestados diretamente ou mediante contratos de outorga pelo Poder Público. Essa caracterização abre amplas perspectivas de solução para o custeio do serviço de operação das eclusas, pois esse serviço poderá ser cobrado diretamente pelo Poder Público ou por empresas concessionárias. Além da prestação direta e da concessão dos serviços de operação de eclusas, podem ainda ser firmadas parcerias público-privadas. As próprias empresas geradoras de eletricidade podem ser concessionárias desses serviços, agregando escala aos seus serviços.

Em nossa proposta incluímos adaptações na Lei nº 10.233/2001, adequando as competências da ANTAQ e do DNIT às exigências da construção e operação de eclusas e outros dispositivos de transposição de níveis nos cursos de água de domínio da União.

Dada a importância estratégica das hidrovias para o futuro de nossa sociedade e a dependência destas da disponibilidade de serviços de eclusas e outros dispositivos de transposição de níveis, contamos com o apoio dos Senhores Membros do Congresso Nacional para aperfeiçoamento e aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, 26 de abril de 2007.


Senador **Eliseu Resende**

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 27/4/2007.