



# SENADO FEDERAL

## PARECER

### Nº 487, DE 2009

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA,  
sobre o Projeto de Lei do Senado nº 209, de 2007, de autoria  
do Senador Eliseu Resende, que 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

RELATOR: Senador DELCÍDIO AMARAL

#### I – RELATÓRIO

Encontra-se na Comissão de Serviços de Infra-Estrutura (CI), para decisão em caráter terminalivo, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 209, de 2007, de autoria do Senador Eliseu Resende, que “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 projeto apresenta-se estruturado em nove artigos. Entre outras providências, classifica como serviço público a operação de eclusas e dispositivos assemelhados, determina situações em que a construção de tais obras é obrigatória e dá competências suplementares à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT), com vistas a cumprir os objetivos expressos nas normas propostas.

Em sua justificação, o autor da proposição enumera as inequívocas vantagens do transporte hidroviário: vasta oferta de vias navegáveis em nosso País, baixo consumo de combustível, menor emissão de poluentes, aumento de competitividade econômica dos produtos assim transportados. Entretanto, pondera o autor, tal modalidade “tem sido subutilizada e até negligenciada”. Em sua opinião, “a efetivação dessa malha hidroviária [...] depende, em muitos casos, da implantação de eclusas e outros dispositivos de transposição de barragens e desníveis naturais”.

Em síntese, a iniciativa pretende, ao caracterizar como serviço público a implantação de eclusas e outros dispositivos de transposição de níveis, efetivar a possibilidade de utilização de nossa vasta malha hidroviária. Nesse sentido, a condição de serviço público permitiria a exploração direta ou indireta desses sistemas pelo Poder Público.

Não foram oferecidas emendas ao projeto.

## II – ANÁLISE

Em se tratando de matéria sujeita a decisão terminativa, analisaremos não só o mérito, mas também a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do projeto em tela.

A Constituição Federal determina que a competência para legislar sobre águas (art. 22, IV) e sobre navegação fluvial (art. 22, X) é exclusiva da União. De outra parte, a deliberação sobre a matéria é de competência do Congresso Nacional, conforme disposto no art. 48, não havendo restrição à iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Lei Maior.

Quanto ao mérito, trata-se de louvável iniciativa do nobre Senador Eliseu Resende. De fato, há que se compatibilizar os múltiplos usos dos recursos hídricos. No caso presente, o uso dos rios deve permitir tanto a produção de energia hidroelétrica – que é uma alternativa barata, perene e isenta de emissão de gases do efeito estufa – quanto o transporte hidroviário, que por sua vez é uma alternativa logística que apresenta um dos menores custos por tonelada transportada, menores níveis de emissão de poluentes, além de ser fundamental para o desenvolvimento das regiões mais afastadas de nossos centros econômicos, como é o caso do Centro-Oeste e do Norte brasileiros.

O conteúdo do projeto foi intensamente debatido desde 2007 e o texto substitutivo que apresentamos ao fim deste parecer reflete contribuições formuladas em várias reuniões ocorridas no período, trazidas por diversos órgãos direta ou indiretamente ligados à questão.

Entre as alterações propostas estão o refinamento do marco legal para a implantação das eclusas, que foi espelhado a partir do disposto para as hidroelétricas

Ácreditamos que tal medida irá aumentar a segurança jurídica para eventuais empreendedores privados interessados em operar tais dispositivos.

Asseguramos, por outro lado, que a implantação de eclusas em hidroelétricas já em funcionamento (que produzem a chamada "energia velha") seja acompanhada de estudos de seus impactos na geração dessa energia e que, caso necessário, sejam feitas as devidas reparações financeiras a seus operadores. Asseguramos, também, que deverá sempre haver a separação de custos entre os empreendimentos envolvidos, para que o usuário da energia não seja responsável pelo financiamento das eclusas.

Por outro lado, buscamos manter o cerne do projeto original, que é o de determinar que as eclusas devam ser construídas de forma concomitante com a construção da barragem no mesmo local. Ocorre que, caso os dispositivos de transposição não sejam construídos de forma simultânea ou, pelo menos, apenas a chamada "cabeça de montante", a construção posterior da eclusa se torna em grande medida dificultada pelos custos e dificuldades técnicas envolvidas.

Por fim, do ponto de vista da técnica legislativa, procuramos evitar a criação de uma lei esparsa, como originalmente proposta, e incorporamos as alterações ao texto de leis já existentes.

### III – VOTO

Diante do exposto, o PLS nº 209, de 2007, atende aos requisitos de constitucionalidade e juridicidade e, quanto ao mérito, somos por sua APROVAÇÃO na forma do seguinte substitutivo:

#### EMENDA N° 1 – CI (SUBSTITUTIVO)

#### PROJETO DE LEI DO SENADO N° 209, DE 2007

Altera as Leis nº 9.074, de 7 de julho de 1995, nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, nº 9.984, de 17 de julho de 2000, e nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para tratar dos dispositivos de transposição hidroviária de níveis.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O inciso V do art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º .....

.....

V - exploração de obras ou serviços federais de barragens, contenções, dispositivos de transposição hidroviária de níveis, diques e irrigações, precedidas ou não da execução de obras públicas;

.....(NR)"

**Art. 2º** O art. 12 da Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

"Art. 12. ....

.....  
**§ 3º** A construção de barragens para geração de energia elétrica deverá ocorrer de forma concomitante com a construção, total ou parcial, de dispositivos de transposição de níveis previstos, para o mesmo local, no Sistema Nacional de Viação ou nos Sistemas de Viação dos Estados, sem prejuízo das respectivas políticas setoriais e do disposto no art. 13-A. (NR)"

**Art. 3º** A Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

"Art. 13- A. Nas outorgas de uso de recursos hídricos deverá ser garantida a separação e a independência dos aproveitamentos de cada uso no que se referem aos custos, licitações e operação, respeitadas as áreas de competência de cada órgão responsável pelos respectivos usos.

*Parágrafo único.* A outorga de recursos hídricos para exploração de dispositivos de transposição hidroviária de níveis em barragens existentes, ou para exploração de aproveitamento que envolva o barramento de hidrovia existente, ficará condicionada à identificação global dos impactos físicos e econômicos sobre os demais usos dos recursos hídricos afetados, a montante e a jusante, e à preservação dos contratos de concessões e dos atos de outorga de autorização existentes, incluindo a hipótese de indenizações financeiras."

**Art. 4º** O art. 7º da Lei nº 9.984, de 17 de julho de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 7º A licitação para concessão ou autorização de uso de potencial de energia hidráulica ou de dispositivo de transposição hidroviária de níveis em corpo de água de domínio da União, será precedida de declaração de reserva de disponibilidade hídrica.

.....  
§ 2º A declaração de reserva de disponibilidade hídrica será transformada automaticamente, pelo respectivo poder outorgante, em outorga de direito de uso de recursos hídricos à instituição ou empresa que receber a concessão ou autorização.

..... (NR)"

**Art. 5º** O art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

"Art. 27. ....

.....  
XXVIII – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para a exploração de serviços de operação de dispositivos de transposição hidroviária de níveis situados em cursos de água de domínio da União.

..... (NR)"

**Art. 6º** O inciso I do art. 81 e os incisos IV e V do art. 82 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 81. ....

.....  
I – vias navegáveis, inclusive dispositivos de transposição hidroviária de níveis;

..... (NR)"

"Art. 82. ....

.....  
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, dispositivos de transposição hidroviária de níveis, terminais e instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas;

V – gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, dispositivos de transposição hidroviária de níveis, terminais e instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União;

..... (NR)"

**Art. 7º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

*Dilcil do Amaral Góis*, Relator

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA**

**Projeto de Lei do Senado Federal nº 209, de 2007**

ASSINAM O PARECER, NA REUNIÃO DE 16/04/2009, OS SENHORES (AS) SENADORES (AS)

**PRESIDENTE:** Senador Fernando Collor

*Fernando Collor*

**RELATOR:** Senador Delcídio Amaral

**Titulares** - Bloco de apoio ao Governo  
 (PT/PR/PSB/PCdoB/PRB)

**Suplentes** - Bloco de apoio ao Governo  
 (PT/PR/PSB/PCdoB/PRB)

SERYS SLHESSARENKO - PT

1- MARINA SILVA - PT

DELcídio AMARAL - PT (Relator)

2 - PAULO PAIM - PT

IDELEI SALVATTI - PT

3- ANTONIO CARLOS VALADARES - PSB

MÁCIO ARRUDA - PC do B

4- EXPEDITO JÚNIOR - PR

FÁTIMA CLEIDE - PT

5- EDUARDO SUPlicy - PT

JOÃO RIBEIRO - PR

6- JOÃO PEDRO - PT

**Titulares** - Bloco da Maioria  
 (PMDB/PP)

**Suplentes** - Bloco da Maioria  
 (PMDB/PP)

ALMEIDA LIMA

1- NEUTO DE CONTO

GILVAN BORGES

2- LOBÃO FILHO

PAULO DÚQUE

3- PEDRO SIMON

MÃO SANTA

4- VALTER PEREIRA

VALDIR RAUPP

5- FRANCISCO DORNELLES - PP

WELLINGTON SALCADO

6- (VAGO)

**Titulares** - Bloco da Minoria  
 (DEM/PSDB)

**Suplentes** - Bloco da Minoria  
 (DEM/PSDB)

GILBERTO GOELLNER - DEM

1- ANTONIO CARLOS JUNIOR - DEM

ELISEU RESENDE - DEM (AUTOR)

2- EFRAIM MORAIS - DEM

HERÁCLITO FORTES - DEM

3- ADELMIR SANTANA - DEM

JAYMÉ CAMPOS - DEM

4- ROSALBA CIARLINI - DEM

KÁTIA ABREU - DEM

5- DEMÓSTENES TORRES - PTB

ÁLVARO DIAS - PSDB

6 - CÍCERO LUCENA - PSDB

JOÃO TENÓRIO - PSDB

7 - ARTHUR VIRGÍLIO - PSDB

FLEXA RIBEIRO - PSDB

8 - MÁRIO COUTO - PSDB

MARCONI PERILLO - PSDB

9 - SÉRGIO GUERRA - PSDB

**Titulares** - PTD

**Suplentes** - PTD

FERNANDO COLLOR

1- GIM ARGELLO

**Titulares** - PTD

**Suplentes** - PTD

JOÃO DURVAL

1- OSMAR DIAS

MS. N° 01

COLISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

Materia: Emenda nº 01-CL (SUBSTITUTIVO) ao Projeto de Lei do Senado nº 209, de 2007

TITULARES								SUPLENTES					
		SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO			Bloco de Apoio ao Governo (PT / PR / PSB / PC do B / PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	
SERYS SILESSARUKO - PT	X							1- MAELINA SILVA - PT					
DELCÍDIO AMARAL - PT (REDEF)	X							2- PAULO PAIM - PT					
IDEI SALVATTI - PT	X							3- ANTONIO CARLOS VALADARES - PSB	X				
INACIO ARRUDA - PC do B	X							4- EXPEDITO JUNIOR - PR					
FATIMA CLEIDE - PT								5- EDUARDO SUPLICY - PT	X				
JOÃO RIBEIRO - PR	X							6- JOÃO PEDRO - PT					
TITULARES (PMDB / PP)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO				SUPLENTES (PMDB / PP)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	
ALMEIDA LIMA								1- NEUTO DE CONTO					
GILVAM BORGES								2- LOBÃO FILHO	X				
PAULO DUQUE	X							3- PEDRO SIMON					
MÃO SANTA	X							4- VALTER PEREIRA					
VALDR RAUPP								5- FRANCISCO DORNELLES - PP					
WELLINGTON SAIGADO								6- (VAGO)					
TITULARES	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO				SUPLENTES	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	
Bloco da Minoria (DEM / PSDB)								Bloco da Minoria (DEM / PSDB)					
GILBERTO GOELLNER - DEM								1- ANTONIO CARLOS JUNIOR - DEM					
ELISEU RESENDE - DEM								2- EFRAIM MORAIS - DEM	X				
HERÁCLITO FORTES - DEM	X							3- ADELMIRO SANTANA - DEM					
JAYMÉ CAMPOS - DEM	X							4- ROSALBA CIARLINI - DEM	X				
KATIA ABREU - DEM	X							5- DEMÓSTENES TORRES - DEM					
ALVARO DIAS - PSDB								6- CÍCERO LUCENA - PSDB					
JOÃO TEÓRIO - PSDB								7 ARTHUR VIRGÍLIO - PSDB					
FLEXA RIBEIRO - PSDB	X							8- MÁRIO COUTO - PSDB					
MARCONI PERILLO - PSDB								9- SÉRGIO GUERRA - PSDB					
TITULARES PTB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO				SUPLENTES PTB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	
FERNANDO COLLOR								1- GIM ARGELLO					
TITULARES PDT	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO				SUPLENTES PDT	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	
JOÃO DURVAL	X							1- OSMAR DIAS					
Total	18	Sim: 16	Não: 1	Abstenção: 1									

Presidente: João Durval Presidente: felipe Presidente: Senador Fernando Collor

Sala das Reuniões, em / 04 / 2009.

Obs.: O voto do Autor da Proposição não será computado, consignando-se sua presença para efeito de Quorum (art. 132, § 8º - RISF)

**TEXTO FINAL AO PROJETO DE LEI DO SENADO N° 209, DE 2007 (SUBSTITUTIVO), APROVADO EM 16/04/2009 EM TURNO ÚNICO, E DEFINITIVAMENTE ADOTADO EM 23/04/2009.**

**PROJETO DE LEI DO SENADO N° 209, DE 2007 (SUBSTITUTIVO)**

Altera as Leis nº 9.074, de 7 de julho de 1995, nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, nº 9.984, de 17 de julho de 2000, e nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para tratar dos dispositivos de transposição hidroviária de níveis.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O inciso V do art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º.....

.....

V - exploração de obras ou serviços federais de barragens, contenções, dispositivos de transposição hidroviária de níveis, diques e irrigações, procedidas ou não da execução de obras públicas;

.....(NR)"

**Art. 2º** O art. 12 da Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

"Art. 12.....

.....

**§ 3º** A construção de barragens para geração de energia elétrica deverá ocorrer de forma concomitante com a construção, total ou parcial, de dispositivos de transposição de níveis previstos, para o mesmo local, no Sistema Nacional de Viação ou nos Sistemas de Viação dos Estados, sem prejuízo das respectivas políticas setoriais e do disposto no art. 13-A. (NR)"

**Art. 3º** A Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

"Art. 13- A. Nas outorgas de uso de recursos hídricos deverá ser garantida a separação e a independência dos aproveitamentos de cada uso no que se referem aos custos, licitações e operação, respeitadas as áreas de competência de cada órgão responsável pelos respectivos usos.

*Parágrafo único.* A outorga de recursos hídricos para exploração de dispositivos de transposição hidroviária de níveis em barragens existentes, ou para exploração de aproveitamento que envolva o barramento de hidrovia existente, ficará condicionada à identificação global dos impactos físicos e econômicos sobre os demais usos dos recursos hídricos afetados, a montante e a jusante, e à preservação dos contratos de concessões e dos atos de outorga de autorização existentes, incluindo a hipótese de indenizações financeiras."

**Art. 4º** O art. 7º da Lei nº 9.984, de 17 de julho de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 7º A licitação para concessão ou autorização de uso de potencial de energia hidráulica ou de dispositivo de transposição hidroviária de níveis em corpo de água de domínio da União, será precedida de declaração de reserva de disponibilidade hídrica.

.....  
§ 2º A declaração de reserva de disponibilidade hídrica será transformada automaticamente, pelo respectivo poder outorgante, em outorga de direito de uso de recursos hídricos à instituição ou empresa que receber a concessão ou autorização.

..... (NR)"

**Art. 5º** O art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

"Art. 27. ....

.....  
XXVIII – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para a exploração de serviços de operação de dispositivos de transposição hidroviária de níveis situados em cursos de água de domínio da União.

..... (NR)"

**Art. 6º** O inciso I do art. 81 e os incisos IV e V do art. 82 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 81.....

.....  
I – vias navegáveis, inclusive dispositivos de transposição hidroviária de níveis;

.....(NR)"

"Art. 82.....

.....  
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, dispositivos de transposição hidroviária de níveis, terminais e instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas;

V – gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, dispositivos de transposição hidroviária de níveis, terminais e instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União;

.....(NR)"

**Art. 7º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

F. Collor, Presidente

Djalma Lemos, Relator

## **Legislação citada anexada pela Secretaria-Geral da Mesa**

### **CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988**

**Art. 22.** Compete privativamente à União legislar sobre:

IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

**Art. 48.** Cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, não exigida esta para o especificado nos arts. 49, 51 e 52, dispor sobre todas as matérias de competência da União, especialmente sobre:

I - sistema tributário, arrecadação e distribuição de rendas;

II - plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, operações de crédito, dívida pública e emissões de curso forçado;

III - fixação e modificação do efetivo das Forças Armadas;

IV - planos e programas nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento;

V - limites do território nacional, espaço aéreo e marítimo e bens do domínio da União;

VI - incorporação, subdivisão ou desmembramento de áreas de Territórios ou Estados, ouvidas as respectivas Assembléias Legislativas;

VII - transferência temporária da sede do Governo Federal;

VIII - concessão de anistia;

IX - organização administrativa, judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública da União e dos Territórios e organização judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública do Distrito Federal;

X - criação, transformação e extinção de cargos, empregos e funções públicas, observado o que estabelece o art. 84, VI, b; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

XI - criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

XII - telecomunicações e radiodifusão;

XIII - matéria financeira, cambial e monetária, instituições financeiras e suas operações;

XIV - moeda, seus limites de emissão, e montante da dívida mobiliária federal.

XV - fixação do subsídio dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, observado o que dispõem os arts. 30, § 4º; 150, II; 153, III; e 153, § 2º, I. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, 19.12.2003)

**Art. 61.** A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou Comissão da Câmara dos Deputados, do Senado Federal ou do Congresso Nacional, ao Presidente da República, ao Supremo Tribunal Federal, aos Tribunais Superiores, ao Procurador-Geral da República e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.

§ 1º - São de iniciativa privativa do Presidente da República as leis que:

I - fixem ou modifiquem os efetivos das Forças Armadas;

II - disponham sobre:

a) criação de cargos, funções ou empregos públicos na administração direta e autárquica ou aumento de sua remuneração;

b) organização administrativa e judiciária, matéria tributária e orçamentária, serviços públicos e pessoal da administração dos Territórios;

c) servidores públicos da União e Territórios, seu regime jurídico, provimento de cargos, estabilidade e aposentadoria; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 18, de 1998)

d) organização do Ministério Público e da Defensoria Pública da União, bem como normas gerais para a organização do Ministério Público e da Defensoria Pública dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios;

e) criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública, observado o disposto no art. 84, VI (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

f) militares das Forças Armadas, seu regime jurídico, provimento de cargos, promoções, estabilidade, remuneração, reforma e transferência para a reserva. (Incluída pela Emenda Constitucional nº 18, de 1998)

§ 2º - A iniciativa popular pode ser exercida pela apresentação à Câmara dos Deputados de projeto de lei subscrito por, no mínimo, um por cento do eleitorado nacional, distribuído pelo menos por cinco Estados, com não menos de três décimos por cento dos eleitores de cada um deles.

---

**LEI N° 9.074, DE 7 DE JULHO DE 1995.**

Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências.

**Art. 1º** Sujeitam-se ao regime de concessão ou, quando couber, de permissão, nos termos da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, os seguintes serviços e obras públicas de competência da União:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - vias federais, precedidas ou não da execução de obra pública;

V - exploração de obras ou serviços federais de barragens, contenções, eclusas, diques e irrigações, precedidas ou não da execução de obras públicas;

VI - estações aduaneiras e outros terminais alfandegados de uso público, não instalados em área de porto ou aeroporto, precedidos ou não de obras públicas. Atenção: (Vide Medida Provisória nº 320, 2006)

VII - os serviços postais. (Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998)

§ 2º O prazo das concessões e permissões de que trata o inciso VI deste artigo será de vinte e cinco anos, podendo ser prorrogado por dez anos. (Incluído pela Lei nº 10.684, de 2003)

§ 3º Ao término do prazo, as atuais concessões e permissões, mencionadas no § 2º, incluídas as anteriores à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, serão prorrogadas pelo prazo previsto no § 2º. (Incluído pela Lei nº 10.684, de 2003)

---

**LEI N° 9.433, DE 8 DE JANEIRO DE 1997.**

Institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, regulamenta o inciso XIX do art. 21 da Constituição Federal, e altera o art. 1º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, que modificou a Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989.

**Art. 12.** Estão sujeitos a outorga pelo Poder Público os direitos dos seguintes usos de recursos hídricos:

I - derivação ou captação de parcela da água existente em um corpo de água para consumo final, inclusive abastecimento público, ou insumo de processo produtivo;

II - extração de água de aquífero subterrâneo para consumo final ou insumo de processo produtivo;

III - lançamento em corpo de água de esgotos e demais resíduos líquidos ou gasosos, tratados ou não, com o fim de sua diluição, transporte ou disposição final;

IV - aproveitamento dos potenciais hidrelétricos;

V - outros usos que alterem o regime, a quantidade ou a qualidade da água existente em um corpo de água.

§ 1º Independem de outorga pelo Poder Público, conforme definido em regulamento:

I - o uso de recursos hídricos para a satisfação das necessidades de pequenos núcleos populacionais, distribuídos no meio rural;

II - as derivações, captações e lançamentos considerados insignificantes;

III - as acumulações de volumes de água consideradas insignificantes.

§ 2º A outorga e a utilização de recursos hídricos para fins de geração de energia elétrica estará subordinada ao Plano Nacional de Recursos Hídricos, aprovado na forma do disposto no inciso VIII do art. 35 desta Lei, obedecida a disciplina da legislação setorial específica.

**Art. 13.** Toda outorga estará condicionada às prioridades de uso estabelecidas nos Planos de Recursos Hídricos e deverá respeitar a classe em que o corpo de água estiver enquadrado e a manutenção de condições adequadas ao transporte aquaviário, quando for o caso.

Parágrafo único. A outorga de uso dos recursos hídricos deverá preservar o uso múltiplo destes.

### LEI N° 9.984, DE 17 DE JULHO DE 2000.

Dispõe sobre a criação da Agência Nacional de Águas - ANA, entidade federal de implementação da Política Nacional de Recursos Hídricos e de coordenação do Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, e dá outras providências.

**Art. 7º** Para licitar a concessão ou autorizar o uso de potencial de energia hidráulica em corpo de água de domínio da União, a Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL deverá promover, junto à ANA, a prévia obtenção de declaração de reserva de disponibilidade hídrica.

§ 1º Quando o potencial hidráulico localizar-se em corpo de água de domínio dos Estados ou do Distrito Federal, a declaração de reserva de disponibilidade hídrica será obtida em articulação com a respectiva entidade gestora de recursos hídricos.

§ 2º A declaração de reserva de disponibilidade hídrica será transformada automaticamente, pelo respectivo poder outorgante, em outorga de direito de uso de recursos hídricos à instituição ou empresa que receber da ANEEL a concessão ou a autorização de uso do potencial de energia hidráulica.

§ 3º A declaração de reserva de disponibilidade hídrica obedecerá ao disposto no art. 13 da Lei nº 9.433, de 1997., e será fornecida em prazos a serem regulamentados por decreto do Presidente da República.

### LEI N° 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001.

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

**Art. 27.** Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

I – promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de serviços portuários;

II – promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III - propor: (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

a) ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária fluvial e lacustre, excluídos os portos outorgados às companhias docas, e de prestação de serviços de transporte aquaviário; e (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

b) à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República o plano geral de outorgas de exploração da infra-estrutura e da superestrutura dos portos e terminais portuários marítimos, bem como dos outorgados às companhias docas; (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

V – celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI – reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes;

VII - aprovar as propostas de revisão e de reajuste de tarifas encaminhadas pelas Administrações Portuárias, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda; (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

VIII – promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;

**IX – (VETADO)**

X – representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais;

**XI – (VETADO)**

XII – supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;

**XIII – (VETADO)**

XIV – estabelecer normas e padrões a serem observados pelas autoridades portuárias, nos termos da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

XV – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para exploração dos portos organizados em obediência ao disposto na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

XVI – cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de concessão quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União e arrendados nos termos do inciso I do art. 4º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

XVII - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Secretário Especial de Portos, conforme o caso, propostas de declaração de utilidade pública; (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

**XVIII – (VETADO)**

XIX – estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;

XX – elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.

XXI - fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

XXII - autorizar a construção e a exploração de terminais portuários de uso privativo, conforme previsto na Lei nº 8.630, de 1993; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

XXIII - adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

XXIV - autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

XXVI - celebrar atos de outorga de autorização para construção e exploração de Estação de Transbordo de Carga; (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

XXVII - celebrar atos de outorga de autorização para construção e exploração de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte. (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

§ 1º No exercício de suas atribuições a ANTAQ poderá:

I – firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

II – participar de fóruns internacionais, sob a coordenação do Ministério dos Transportes.

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 2º A ANTAQ observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha e atuará sob sua orientação em assuntos de Marinha Mercante que interessarem à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, devendo ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário.

§ 3º O presidente do Conselho de Autoridade Portuária, como referido na alínea a do inciso I do art. 31 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, será indicado pela ANTAQ e a representará em cada porto organizado.

§ 4º O grau de recurso a que se refere o § 2º do art. 5º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passa a ser atribuído à ANTAQ.

.....  
**Art. 81.** A esfera de atuação do DNIT corresponde à infra-estrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, constituída de:

- I – vias navegáveis;
- II – ferrovias e rodovias federais;
- III – instalações e vias de transbordo e de interface intermodal;
- IV - instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas. (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

.....  
**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, terminais e instalações portuárias;~~

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, terminais e instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas; (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

~~V – gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União; (Redação dada pela Medida Provisória nº 369, de 2007)~~

V - gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União; (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

---

Secretaria de Comissões  
Subsecretaria de Apoio às Comissões Permanentes  
Comissão de Serviços de Infraestrutura

Ofício nº 0039/2009-CI

Brasília, 23 de abril de 2009.

*Excelentíssimo Senhor Presidente,*

*Nos termos do §2º, do artigo 91 do Regimento Interno do Senado Federal, comunico a Vossa Excelência que esta Comissão aprovou no dia 16 de abril de 2008, em turno único, a Emenda nº 01 – CI (Substitutivo), de 2009, ao PLS 209 de 2007, de autoria do Senador Elizeu Rezende, e no dia 23 de abril de 2009, não tendo sido oferecidas Emendas em Turno Suplementar, foi definitivamente adotada, nos termos do art. 284 do Regimento Interno do Senado Federal.*

*Atenciosamente*

*FCC*  
**Senador Fernando Collor**  
Presidente da Comissão

*Excelentíssimo Senhor  
Senador José Sarney  
Digníssimo Presidente do Senado Federal  
N E S T A*

**DOCUMENTO ANEXADO PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA, NOS TERMOS  
DO ART. 250, PARÁGRAFO ÚNICO, DO REGIMENTO INTERNO**

**RELATÓRIO**

**I – RELATÓRIO**

Chega à Comissão de Serviços de Infra-Estrutura (CI), para decisão em caráter terminativo, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 209, de 2007, de autoria do Senador Eliseu Resende, que “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 projeto apresenta-se estruturado em nove artigos. Entre outras providências, classifica como serviço público a operação de eclusas e dispositivos assemelhados, determina situações em que a construção de tais obras é obrigatória e dá competências suplementares à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) com vistas a cumprir os objetivos expressos nas normas propostas.

Em sua justificação, o autor da proposição enumera as inequívocas vantagens do transporte hidroviário: vasta oferta de vias navegáveis em nosso País, baixo consumo de combustível, menor emissão de poluentes, aumento de competitividade econômica dos produtos assim transportados. Entretanto, pondera o autor, tal modalidade “tem sido subutilizada e até negligenciada”. Em sua opinião, “a efetivação dessa malha hidroviária [...] depende, em muitos casos, da implantação de eclusas e outros dispositivos de transposição de barragens e desníveis naturais”.

Em síntese, a iniciativa pretende, ao caracterizar como serviço público a implantação de eclusas e outros dispositivos de transposição de níveis, efetivar a possibilidade de utilização de nossa vasta malha hidroviária. Nesse sentido, a condição de serviço público permitiria a exploração direta ou indireta desses sistemas pelo Poder Público.

Não foram oferecidas emendas ao projeto.

## II – ANÁLISE

Em se tratando de matéria sujeita a decisão terminativa, analisaremos não só o mérito, mas também a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do projeto em tela.

A Constituição Federal determina que a competência para legislar sobre águas (art. 22, IV) e sobre navegação fluvial (art. 22, X) é exclusiva da União. De outra parte, a deliberação sobre a matéria é de competência do Congresso Nacional, conforme disposto no art. 48, não havendo restrição à iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Lei Maior.

Quanto ao mérito, trata-se de louvável iniciativa do nobre Senador Eliseu Resende. De fato, há que se compatibilizar os múltiplos usos dos recursos hídricos. No caso presente, o uso dos rios deve permitir tanto a produção de energia hidrelétrica – que é uma alternativa barata, perene e isenta de emissão de gases do efeito estufa – bem como o transporte hidroviário, que por sua vez é uma alternativa logística que apresenta um dos menores custos por tonelada transportada, menores níveis de emissão de poluentes, além de ser fundamental para o desenvolvimento das regiões mais afastadas de nossos centros econômicos, como é o caso do Centro-Oeste e do Norte brasileiros.

O conteúdo do projeto nos parece bastante pertinente, tanto ao trazer inovações, quanto ao apenas clarificar e reforçar dispositivos já vigentes.

Entretanto, à luz da Lei Complementar nº 95, de 1998, a técnica legislativa pode ser aperfeiçoada em alguns pontos, especialmente no tocante à possibilidade de que algumas das alterações sugeridas sejam dispostas no corpo de leis já existentes e não em uma lei esparsa, como proposto pelo autor.

A seguir examinaremos, para cada um dos artigos do PLS nº 209, de 2007, que aperfeiçoamentos podem ser propostos.

O texto do art. 1º é praticamente idêntico à ementa, e poderia ser suprimido.

O texto do art. 2º determina que a operação de eclusas “e outros dispositivos de transposição de níveis em hidrovias” passe a ser classificada como serviço público. Entretanto, a operação de eclusas já é classificada como serviço público, de acordo com o art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1997. Assim, o texto do art. 2º do PLS em análise deveria ser alterado de forma a apenas incluir a expressão “e outros dispositivos de transposição de níveis em hidrovias” no texto vigente da Lei nº 9.074, de 1997.

O art. 3º determina que a construção de barragens deva ser precedida de estudos de viabilidade de implantação de eclusas ou dispositivos equivalentes, e que, comprovada sua viabilidade, a implantação deverá se dar de forma simultânea ou posterior à execução da barragem. Tal determinação torna-se pré-condição para a outorga do direito de uso de recursos hídricos. Entretanto, para não deixarmos a cargo do empreendedor da barragem determinar quando a eclusa seria viável, estamos sugerindo que o órgão responsável pela outorga dos direitos de recursos hídricos é que determine se uma eclusa ou dispositivo equivalente é necessária ou não. Tal comando será incluído no corpo da Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, a "Lei das Águas", que já determina que diferentes usos dos recursos hídricos prevejam a necessidade de manutenção da navegabilidade nos corpos d'água, além de determinar as condições para a outorga do direito de uso de recursos hídricos.

O art. 4º, que define o que são cursos d'água navegáveis e potencialmente navegáveis, perde o sentido ante a nova redação proposta para o art. 3º, pois, independentemente da classificação a que o corpo d'água pertença, ao pedir a outorga para a construção de uma barragem, o empreendedor já deverá ser informado se deve ou não construir uma eclusa.

O art. 5º, por sua vez, determina que, na elaboração de projetos que possam alterar o regime de escoamento de um curso d'água, o empreendedor deverá buscar informações junto aos órgãos públicos competentes, de forma a preservar a navegação fluvial e a ictiofauna. Tais determinações, contudo, são redundantes. No caso da preservação da navegação, porque disposição semelhante já está disposta no art. 3º do próprio projeto e, relativamente à ictiofauna, porque tal assunto já deve ser tratado no âmbito do licenciamento ambiental do empreendimento, de acordo com a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que "dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente e dá outras providências" e pelas normatizações conexas, emanadas do Conselho Nacional do Meio-Ambiente (CONAMA).

O arts. 6º e o 7º tratam de ajustar as competências da ANTAQ e do DNIT relativamente às eclusas. As sugestões de aperfeiçoamentos são menores: evitar a renumeração dos incisos do art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 (competências da Antaq) e incluir as eclusas e dispositivos semelhantes no art. 81 desta Lei, uma vez que esse dispositivo trata da esfera de atuação do DNIT.

Por fim, o art. 8º deve ser suprimido porque descabe a determinação de tarefas de um Poder por outro em face do princípio constitucional da independência dos Poderes.

### **III – VOTO**

Diante do exposto, o PLS nº 209, de 2007, atende aos requisitos de constitucionalidade e juridicidade e, quanto ao mérito, somos por sua APROVAÇÃO na forma do seguinte

#### **PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 209 (SUBSTITUTIVO), DE 2007**

Altera as Leis nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, nº 9.074, de 7 de julho de 1995, nº 9.984, de 17 de julho de 2000, e nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para dispor sobre as situações em que é obrigatória a implantação de eclusas e dispositivos assemelhados.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 13-A:

**Art. 13-A** Nos pedidos de outorga de uso de recursos hídricos que envolvam o barramento dos corpos de água, o órgão responsável pela outorga avaliará e determinará, se for o caso, a necessidade de implantação de eclusas ou outros dispositivos de transposição de nível.

§ 1º Nos casos em que dispositivos de transposição de nível se façam necessários, o órgão responsável pela outorga dos direitos de uso de recursos hídricos determinará suas especificações básicas, que incluirão a capacidade mínima de transposição;

§ 2º Comprovada a necessidade dos dispositivos de transposição de que trata o *caput*, a construção da barragem deverá ser feita de forma compatível com a implantação simultânea ou posterior das eclusas ou dispositivos equivalentes de transposição, de acordo com as especificações básicas fixadas nos termos do § 1º.

§ 3º O atendimento ao disposto neste artigo é condição indispensável para a obtenção e manutenção, pelo empreendedor, da outorga de direito de uso de recursos hídricos, do empreendimento.

**Art. 2º** O inciso V do art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

"**Art. 1º** .....

V – exploração de obras ou serviços federais de barragens, contenções, eclusas e outros dispositivos de transposição de níveis em hidrovias, diques e irrigações, precedidas ou não da execução de obras públicas;

..... (NR)"

**Art. 3º** O art. 4º da Lei nº 9.984, de 17 de julho de 2000, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

"**Art. 4º** .....

XIX – determinar os casos de barramento em corpos de água de domínio da União em que é obrigatória a construção de eclusas e dispositivos semelhantes e fornecer suas especificações técnicas básicas.

..... (NR)"

**Art. 4º** O art. 27, o art. 81 e o art. 82 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

"**Art. 27** .....

XXI – 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;

..... (NR)"

"**Art. 81** .....

V – eclusas e outros dispositivos de transposição de nível. (NR)"

"**Art. 82** .....

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, eclusas e outros dispositivos de transposição de nível, terminais e instalações portuárias;

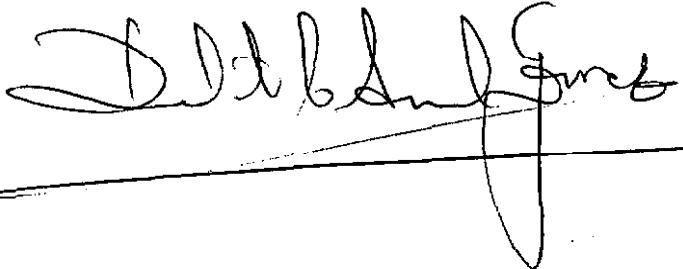
V – gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, eclusas e outros dispositivos de transposição de nível, terminais e instalações portuárias, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União;

..... (NR)"

**Art. 5º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

FRAGMENTOS DAS NOTAS TAQUIGRÁFICAS DA REUNIÃO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA, REALIZADA EM 16/4/2009, PARA APRECIAÇÃO DA MATÉRIA

SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL): Perfeitamente, Senador Goellner. Essa é uma iniciativa realmente inovadora no processo de discussão e das audiências públicas a serem realizadas aqui na Comissão de Serviços de Infra-estrutura e já estamos providenciando para que no próximo dia 30, quando debateremos essa questão licenças ambientais versus obras em construção, que isso seja feito para que todo o Brasil acompanhe e aqueles que estiverem em outros Estados possam fazer os questionamentos por intermédio dos Senadores de seus Estados que aqui estejam representados. Então, as providências serão tomadas com relação a isso e pediria que o gabinete do Senador Goellner estivesse em permanente contato com essa secretaria para, agindo de acordo, tornar o mais eficiente possível esse novo método de Audiência Pública que estaremos inaugurando aqui na nossa Comissão de Infra-estrutura. Com a palavra o relator do Projeto de Lei do Senado nº. 209/07, Senador Delcídio Amaral. O projeto, ele caracteriza como serviço público a operação de escusas e outros dispositivos de disposição de níveis em hidrovias, dispõe sobre as situações em que é obrigatória a implantação desses dispositivos e dá outras providências. O autor, Senador Ministro Eliseu Resende, relator, Senador Delcídio Amaral. O parecer pela aprovação do projeto nos termos da emenda substitutiva que apresenta. A meia constou da pauta da reunião no dia 2 de abril do corrente ano, tendo sido adiada. Concedo a palavra ao Senador Delcídio Amaral para proferir o seu parecer.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Sr. Presidente, eu vou... Eu não vou ler o parecer inteiro, até para poupar os Senadores e as Senadoras, mas vou explicar o objeto desse projeto absolutamente pertinente do nosso Ministro e Senador Eliseu Resende. Hoje nós discutimos intensamente a questão dos modais de transporte. E o Brasil é um país que tem um grande potencial, especialmente voltado para as hidrovias. Não custa aqui lembrar o potencial do rio Paraná, Paraguai, rio Tocantins, rio Tapajós, do Rio Amazonas. Enfim, um modal que seguramente vai garantir a eficiência do escoamento, frete mais baixo, preços de produtos mais baixos, produtos mais competitivos nas exportações... Portanto, o projeto é absolutamente pertinente. Absolutamente pertinente. Eu aqui vou, Sr. Presidente, manifestar um pouco a minha experiência como barrageiro. Eu estou Senador, Presidente, mas barrageiro eu sempre fui e serei. Eu passei por uma experiência entre as várias barragens que trabalhei, mas uma delas ela é emblemática, está lá no Rio Tocantins, lá no Estado do meu querido Senador Flexa, nós começamos a obra de Tucuruí nos idos de 1974 ou 75. Colocamos em operação a usina, hoje a usina tem duas casas de força. É uma usina de mais de oito mil megawatts. A cabeça da escusa continua do

mesmo jeito. Agora a eclusa foi... Aliás, continuou do mesmo jeito, durante anos e anos. Só estava a cabeça da eclusa. Depois foi feita uma barragem. Uma barragem para proteger a eclusa porque estava havendo problemas que de certa maneira vetavam a passagem da água por aquela cabeça da eclusa. Hoje essa obra está no PAC. Num rio como o Tocantins. Não estou falando de um rio qualquer, estou falando de um rio chamado Tocantins, que não é fácil. É um tremendo rio. E com uma capacidade de integração da região norte do Brasil extraordinária, do centro-oeste, da Amazônia, assim por diante. Então, agora essas obras estão caminhando. E existem outros exemplos pelo Brasil. Eu vou dar um... Estou dando aqui um testemunho muito sereno, muito tranquilo e muito seguro porque eu vivi isso. E nós temos que equacionar definitivamente a questão das eclusas no Brasil. Os poucos exemplos de eclusas que ocorreram, em São Paulo, basicamente, que hoje já tem uma estrutura de hidrovias com dificuldades também, claro, até porque nós não temos essa cultura, mas as barragens que foram construídas já traziam eclusas no seu projeto. Ou pelo menos havia a previsão da construção de eclusas. Então, nós temos que enfrentar essa questão. Temos que enfrentar essa questão. É importante, Presidente, e eu queria fazer algumas considerações, que entendo e que são pertinentes, do processo, esse tipo de debate, esse tipo de discussão a questão de energia. O Senador Eliseu Resende dispensa comentários. Foi Ministro de Estado, foi Presidente da Eletrobrás e vem de uma terra onde todo mundo é bom de energia. Basta ver o que representa a CEMIG no Brasil. Dispensa comentários. E os grandes barreiros do Brasil surgiram em Minas Gerais. Está aí o Dr. Mário berin, firme e forte. O Dr. Camilo pena, lá em Minas Gerais, todos eles oriundos da CEMIG. Os principais projetos de Furnas se iniciaram com mineiros. Ou gente que era muito chegada também às alterosas, ou a cultura de Minas Gerais. Então, é uma geração de barreiros, e portanto eles têm todos uma sensibilidade enorme para essa questão de energia. Então, uma das preocupações apresentadas pelo Ministério, ah, mas se eu colocar uma eclusa, como é que... Eu vou colocar em risco a energia disponível daquele barramento. A preocupação é pertinente. Mas o projeto é muito cuidadoso com relação a isso. Quando a ANA é consultada, quando os demais órgãos são consultados, quando o planejamento do Ministério de Minas e Energia é consultado, essa capacidade hidrelétrica de geração e de transporte hidroviário ela será analisada. A preocupação que existe com relação à energia velha, ela inclusive o Senador Eliseu Resende faz uma ressalva dizendo que nós não podemos, de maneira nenhuma, trazer qualquer tipo de prejuízo à energia velha e à energia contratada por aquela usina. Sob risco, inclusive, de ressarcir financeiramente o dono da oficina. E uma coisa que esse projeto é extremamente pertinente. Eu não inventei nada aqui, Presidente. Eu estou citando tudo aquilo que foi idealizado pelo Senador Eliseu Resende. Homem experiente. Em transporte, em energia, em tudo. Segundo ponto que é um grande mérito desse projeto, definitivamente nós separamos a hidrovia da energia. Porque o grande questionamento do setor elétrico era

que o consumidor não poderia ser onerado em função de obras de eclusas. O que é correto. Só que, por conta dessa preocupação em não onerar o contribuinte, adotou-se uma atitude mais simplista: Tira-se as eclusas. Aí o problema deixa de existir. Porque simplesmente o provimento vira um aproveitamento única e exclusivamente de geração de energia. O quanto o país perde se nós não atentarmos para essas sutilezas e essas filigranas de viabilizar as hidrovias através das eclusas nesses barramentos? Então, temos que encarar isso de frente. E o projeto, como eu disse, separa a eclusa daquilo que é geração de energia, transforma as eclusas em serviço público, ele inclusive promove as modificações necessárias ou para o DNIT assumir a construção, inclusive a operação e manutenção dessas eclusas, como também dá oportunidade para se licitar, se fazer leilão de concessão. E aí, com parceria público-privada, ou simplesmente com operador privado que tem expertise na área. Portanto, esse projeto ele é extremamente cuidadoso. Ele amplia as atribuições da ANTAQ, ele dá um tratamento adequado às atribuições da ANA, e mesmo com relação à questão de energia, ele ressalva aqui que primeira preocupação de pelo menos deixar a estrutura mínima para se construir a eclusa se esse projeto for colocado um pouco mais adiante. Ou através do primeiro estágio da eclusa ou então através de um barramento que pode ser feito, porque a área fica ins cada, e portanto em condições de posteriormente se fazer a eclusa. Sem antes analisarmos o reflexo disso na geração de energia, no comportamento do reservatório, assim por diante. Eu entendo as preocupações do Secretário Executivo março Zimmermann. É um homem da área também, mas trabalhou comigo na ELETROSUL. Mas se nós não avançarmos nesse debate as eclusas não saem no Brasil. E eu quero deixar bem claro, Presidente, que os projetos que tramitam sobre eclusas são muito mais radicais. Esse projeto aqui foi feito por uma pessoa que tem preocupação com transporte, mas que conhece energia. Portanto, ele é extremamente cuidadoso. Pode haver algum tipo de subjetividade aqui nas afirmações ou no texto do projeto? Claro que pode. Mas é um tremendo avanço perto dos outros projetos que estão tramitando no Congresso. Inegavelmente. Porque ele tem uma visão ecumênica. Ele tem uma visão logística do que é hidrovia no Brasil. É uma visão integrada. Olha energia, olha hidrovia, olha a atribuição da ANTAQ, revê a atribuição do DNIT, revê o papel da própria ANA, cuida da manutenção da energia contratada, da energia velha. Se preocupa com a questão de deprecio namento de reservatório, nível de jusante... Evidente que não está com esse detalhe aqui, mas o texto é absolutamente claro nesse sentido. Portanto, Sr. Presidente, eu não tenho dúvidas que esse projeto é um grande avanço. Ele pode sofrer mudanças? Pode. Porque aqui ele vai ser votado terminativamente. E seguirá para a Comissão equivalente na Câmara dos Deputados, onde esse projeto pode ser aperfeiçoado, pode ser ainda melhorado pelos Deputados Federais, que aqui eu estou vendo o nosso querido Deputado do Paraná, um homem que conhece essa matéria como ninguém, foi Presidente da frente parlamentar da infra-estrutura. Isso foi um dos grandes debates que nós

fizemos. Portanto, Presidente, eu tenho absoluta certeza, quanto à constitucionalidade não há dúvida nenhuma, quanto à juridicidade, não há dúvida nenhuma. Então, eu apelo aos Senadores e Senadoras que a Comissão de Infra-estrutura vote esse projeto, porque esse projeto não vai à sanção presidencial agora. Ele vai à Câmara dos Deputados. E lá podem ser incluídos ou podem ser acrescentados aperfeiçoamentos. Aperfeiçoamentos importantes. Porque na Câmara dos Deputados há um grupo de Deputados extremamente experientes, e os Ministérios, especialmente o Ministério de Minas e Energia, pode interagir com os nossos parlamentares na Câmara dos Deputados. E é importante, Sr. Presidente, esse projeto está tramitando desde 2007 aqui. Há duas semanas atrás nós fomos procurados ainda por pessoas que não sabiam que esse proponho estava tramitando aqui desde 2007. Pra mim é até ruim como engenheiro ser relator de um projeto que está desde 2007 aqui. E agora, efetivamente, teve celeridade. Então, Presidente, eu não tenho dúvida nenhuma, é um grande avanço. Entendo as preocupações. Mas nós não podemos radicalizar na avaliação em função de um interesse específico de uma área, deixar de olhar o Brasil como um todo. Porque eu entendo como pertinente essas preocupações, especialmente do Ministério de Minas e Energia, mas ele cria as condições necessárias para de uma forma equilibrada, serena, profissional, trabalhar na integração da Infra-estrutura e garantir a energia [ininteligível]. Então, Presidente--

SENADORA KÁTIA ABREU (DEM-TO): Para discutir, Sr. Presidente.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Essas são as ponderações que eu queria fazer e o meu voto é absolutamente favorável ao projeto do Senador Eliseu Resende.

SENADORA KÁTIA ABREU (DEM-TO): Para discutir, Sr. Presidente.

SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL): Eu gostaria, antes de dar a palavra à Senadora Kátia Abreu, Senador Lobão Filho, por favor, a inscrição do Senador... Senadora Kátia, Senador Lobão, Senador Flexa, Senador Gim, Senador Paulo Duque. Eu gostaria de dar a palavra... Senador Francisco Dornelles, pela ordem, antes de passar a palavra ao Senador Ministro Eliseu Resende, autor da proposta, que gostaria de trazer algumas contribuições ao que aqui já foi dito pelo Senador Delcídio Amaral. Com a palavra o Senador Francisco Dornelles.

SENADOR FRANCISCO DORNELLES (PP-RJ): Sr. Presidente, com o devido respeito devo dizer a V.Ex<sup>a</sup> que não conheço o regimento da Comissão. Mas eu pergunto a V.Ex<sup>a</sup>, sendo terminativo, eu já tenho posição firmada de aprovação desse projeto. Se mesmo durante a discussão aqueles que já tem a posição firmada poderiam fazer o seu voto.

SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL): A consultoria... Senador, segundo os regimentalistas aqui da Comissão e da Casa, isso não será possível, e o seu voto será de fundamental importância para encorpar o

coro daqueles que são favoráveis ao projeto. Mas sei que V.Ex<sup>a</sup> tem compromissos inadiáveis, mas de qualquer maneira fica registrado aqui a sua posição. Eu passo a palavra ao Senador Ministro Eliseu Resende.

**SENADOR LOBÃO FILHO (PMDB-MA):** Sr. Presidente, preliminarmente pela ordem, antes do Ministro Eliseu.

**SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL):** Senador Lobão.

**SENADOR LOBÃO FILHO (PMDB-MA):** Eu estou com um Requerimento, escutei atentamente as palavras do Senador Delcidio vocês e até tocado pela emoção que ele se encontra, pela paixão do assunto, dificilmente nessa Casa terá alguém que entenda mais de barragens, de energia do que o Senador Delcidio e o Senador Eliseu na área de transportes. Mas eu acredito que um projeto dessa magnitude, dessa importância, com um potencial de impacto na nossa sociedade tal qual este projeto, o que eu peço a V.Exas é apenas uma semana. Uma semana de adiamento para que nós possamos escutar o incentivo Márcio Zimmermann. E nessa oportunidade eu encaminharia hoje uma cópia para todos os Senadores da nota técnica feita pelo Ministério de Minas e Energia, onde todos Senadores poderiam ler confronto ando com o substitutivo do Senador Delcidio, na próxima semana ouvirmos o Ministro Secretário-Executivo do Ministério de Minas e Energia e aí colocaríamos em votação. Esse afogadilho, apesar de dois anos tramitando, eu acredito que uma semana não irá prejudicar em nada. Eu não tenho condições técnicas de colocar qualquer óbice a esse projeto. Eu li, por mim, conforme disse, é um dos maiores entusiastas. Mas eu acho, e acredito plamente que vale a pena nós escutarmos as colocações do Secretário-Executivo. Porque de repente, Senador Delcidio, é uma vírgula a mais ou a menos que possa ser colocada. E de repente esse projeto pode ser substancialmente melhorados e evitar que a Câmara dos Deputados inclusive faça alterações. De repente pode sair na próxima semana daqui, depois da oitiva do Secretário-Executivo, um projeto pelo menos minimamente melhorado. E isso irá impactar, com certeza, no nosso país. Então, eu encaminho a V.Ex<sup>a</sup> o Requerimento para ser colocado em votação pedindo apenas esta semana, por prudência. Por prudência ouvirmos o Secretário-Executivo e aí colocarmos em votação o referido projeto.

**SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL):** Senador Lobão Filho, apenas para informação de V.Ex<sup>a</sup>, nós tivemos reuniões com o Ministro interino à época, Zimmermann, no meu gabinete, com a presença do Senador Ministro Eliseu Resende, Senador Delcídio Amaral, com toda a equipe técnica do Ministério de Minas e Energia em que tratamos dessa questão e desse assunto. Depois dessa nossa reunião as equipes técnicas, tanto das assessorias do Senador Ministro Eliseu Resende e do Senador Delcídio Amaral e do próprio Ministério estiveram reunidos por três ou quatro dias até que chegassem a esse... A esse projeto final, hoje apresentado pelo Senador Delcídio Amaral sempre havendo uma questão

ou outra a ser levantada. Então isso, essa atuação da Presidência da Comissão de Infra-estrutura foi no sentido de agilizar, de colocar em conjunto. Inclusive presenciou a essa reunião também a Dra. Marta Iira, que foi uma grande colaboradora para que nós chegássemos a esse momento, ela coordenando os trabalhos junto com o Ministro Edison Lobão e o Ministro na época em exercício o Ministro Zimmermann, de modo que é um assunto que já vem sendo debatido e mastigado, vamos dizer assim, há um longo período. Eu vou continuar a manter em discussão o prestígio e finda a discussão eu colocarem em votação o Requerimento de V.Exa. Com a palavra a Senadora Kátia Abreu.

SENADORA KÁTIA ABREU (DEM-TO): Muito obrigada, Presidente. Eu gostaria de reforço ar aqui as palavras do Senador Delcidio e mais uma vez parabenizar o Senador Eliseu. Sem querer tirar o mérito de qualquer autoridade brasileira, mas autoridade neste assunto, especificamente, pode ter igual, mais de que Eliseu Resende eu tenho minhas dúvidas. Que foi Ministro de Minas e Energia e foi Ministro também de transporte. Tanto que desde que aqui cheguei a essa Casa resolvi priorizar a questão de infra-estrutura, os meus estudos, o meu trabalho, o meu esforço, meu empenho, justamente por entender a importância da infra-estrutura da logística para o agronegócio brasileiro. E desde que entrei protocolo emendas e emendas em todas as Medidas Provisórias, mesmo que não discuta logística com o anseio que pudesse obrigar a construção de eclusas junto com hidrelétrica. E parei esses protocolos depois que o Presidente Lula vetou, consegui aprovar no Congresso Nacional na MP do re porto, no artigo 5º, letra A, é obrigatória a preservação do projeto Executivo... Projeto Executivo de eclusas ou dispositivos equivalentes de transposição no momento da aprovação de projetos de construção de barragens destinadas a quaisquer finalidades em cursos d'água navegáveis ou Patrício navegável. Isso aqui, na época, eu cheguei a negociar com o Juca, retirei a obrigatoriedade da construção simultânea, mas que pelo menos a obrigatoriedade do projeto Executivo pudesse ser exigido e o Presidente vetou. Isso porque no meu Estado do Tocantins, que foi citado aqui o Rio Tocantins, tem a usina de Lajeado, Luis Eduardo Magalhães, que já foi... Lajeado, Luis Eduardo Magalhães, que já foi inaugurado e funciona há oito anos. O licenciamento da eclusa tem 12 e a eclusa de Tocantins não está pronta até hoje. Como se não bastasse o Governo está fazendo a eclusa de Tucuruí acho que depois de 20 anos, se não me engano, e ao mesmo tempo construindo a hidrelétrica em estreito no mesmo rio sem sequer o projeto Executivo da eclusa. Eu mostrei isso ao Presidente da República e ele me garantiu que faria uma reunião com o Ministro Minc e Marina Silva para tentar reverta a situação. Ou seja, a eclusa de Lajeado no início do rio, a de Tucuruí no fim do rio próximo ao porto, e no meio uma hidrelétrica que vai empatar 2200 quilômetros. O Presidente vetou, eu acredito que, claro, por pressão do Ministério, dos técnicos, da agência e também do Ministério de Minas e Energia. Por quê? Isso é uma característica da América Latina. Ninguém quer sair do lugar,

ninguém quer promover mudanças bruscas, porque claro, tudo que está como está é sempre melhor. E eu até confesso, Senador Lobão, que eu acredito nas preocupações do Ministério de Minas e Energia. Mas, nós Senadores defendemos o Estado Brasileiro. Nós temos obrigação de ter a visão logística de todos setores e segmentos e não só da energia. Basta lembrar que os custos de frete para uma tonelada em mil quilômetros de rodovia custa 42 dólares. Na ferrovia, 26, necessita hidrovia 18. E que para construir mil quilômetros de rodovia eu gasto 250 milhões de dólares. A ferrovia, 900, e a hidrovia 55. Sem lembrar a democratização que isso traz ao transporte. Porque infelizmente se nós formos observar o que se paga hoje, na realidade, nas ferrovias do Brasil por conta de um leilão invertido que se paga o maior ágil e não ganha aquele que vai cobrar menor tarifa, a diferença de preço hoje nas rodovias e ferrovias do Brasil estão em torno de 10%. E na hidrovia isso não é possível de acontecer. É um transporte muito mais democrático. A usina hidrelétrica, se tivesse sido construída no rio Tocantins, Luis Eduardo Magalhães junto com a eclusa teria custado aos cofres públicos apenas 380 milhões de reais. Hoje, depois do lago cheio, da hidrelétrica funcionando há oito anos essa mesma eclusa está orçada em 620 milhões de reais. Praticamente o dobro do que custaria aos cofres públicos. Então, Sr. Presidente, não existe, eu entendo a preocupação do Ministério de Minas e Energia, mas uma coisa não tem nada a ver com a outra. O licenciamento da eclusa em hipótese alguma atrasa o licenciamento da hidrelétrica. Muito pelo contrário. O que vai impactar muito mais a região é justamente a barragem, que diz respeito a eclusa, que diz respeito a hidrelétrica, aonde ficarão as turbinas, aonde vai haver a enchente, aonde tem desapropriações, aonde tem desmate. A eclusa é apenas um elevador, é uma porteira do lado para que os barcos possam passar. Então, nós teremos um transporte mais democrático, a construção é mais barata, a emissão de CO<sub>2</sub>... Infelizmente nós poderíamos estar discutindo esse projeto depois dos palestrantes. Que eu tenho certeza que os Senadores votariam por unanimidade depois de ouvir as painelistas que vão falar com bastante detalhe sobre a questão das hidrovias. Então, emissão de CO<sub>2</sub>, enfim, não existe hipótese de haver alguma coisa negativa. Belo Monte tem 10 anos que a hidrelétrica de Belo Monte espera pelo licenciamento ambiental. E não é eclusa que está empatando Belo Monte, não. Então, não existe essa preocupação. Enquanto nos Estados Unidos nós temos um Mississipi, aqui nós temos dezenas de meus simples que estão sendo empatados pela construção de hidrelétrica que não é simultâneo, a eclusa não só do Governo Lula, está se repetindo o erro que foi também cometido no passado. E essa Comissão eu quero parabenizar o Presidente Collor pela sua determinação em votar esse projeto, respeitando o desejo e o apelo do Ministro Lobão, mas, sinceramente, hoje se o agronegócio brasileiro que é o setor mais importante da economia nacional tem um problema grave, é o problema de logística. Especialmente os Estados que estão no centro-oeste brasileiro, que inclusive têm o maior endividamento nos bancos justamente impostos

pela questão da logística. Eu gostaria muito de poder ver aprovado esse projeto. Eu tenho certeza e disse ao Presidente. "Presidente, se eu fosse o senhor eu seria o Presidente das hidrovias do país. O senhor seria lembrado por gerações e gerações." Tanto que em seguida, já estava preparado, não foi por causa da minha sugestão, ele lançou o PAC das hidrovias. Então, é inadmissível que o PAC da hidrovia possa ocorrer sem a obrigatoriedade de ser construído junto com as hidrelétricas. Então, eu quero aqui louvar o projeto do Senador Eliseu e dizer que voto com muita tranquilidade. Não tenho a menor dúvida sobre o seu projetos e repito, ninguém pode entender desse assunto mais do que V.Ex<sup>a</sup>, nem um Presidente de agência, nem um Diretor de agência-- [interrupção no áudio] nesse aspecto. Muito obrigado, Presidente.

SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL): Com a palavra o Ministro-- [interrupção no áudio].

SENADOR ELISEU RESENDE (DEM-MG): Sr. Presidente, Sras. Senadoras, Srs. Senadores. Minha palavra é curta. O trabalho foi exaustivo, e estamos na reta final. Nós tivemos essa preocupação dessa iniciativa de um projeto disciplinando a execução das eclusas do Brasil em atendimento ao setor de energia elétrica e o setor da navegação. Assistimos que muita coisa foi feita no Brasil sem a previsão correspondente das eclusas. Entendemos que o setor de navegação não pode prejudicar o setor de geração de energia elétrica e vice-versa. Entendemos então importante uma iniciativa de um projeto parlamentar que pudesse conciliar os vetores antagônicos que atuam sobre este assunto e fazer com que as eclusas possam ser construídas agora ou no futuro, para manter perene a navegabilidade dos nossos rios e para que nós tenhamos capacidade máxima de usarmos os grandes potenciais de geração hidrelétrica no Brasil. A nossa iniciativa foi principalmente pelo fato de nós entendermos que nesse caso da construção de eclusas o setor de energia elétrica tem de ser socorrido. Não é possível que as eclusas se construam onerando as contas de luz para os consumidores de energia elétrica. É uma injustiça querer exigir que o construtor da barragem de geração hidráulica, geração de energia elétrica, paguem os custos da navegação. Quem tem que pagar os custos da navegação são os usuários do transporte hidroviário. Quem tem de pagar os custos da geração hidrelétrica são os consumidores de energia elétrica. Esse é um dogma, é uma colocação, uma premissa fundamental. E o nosso Projeto de Lei não teve um objetivo muito diferente deste, de definir a separação da geração elétrica, hidrelétrica e da navegação dos nossos rios, para evitar que um fator prejudique o outro. Quantas hidrelétricas foram construídas no Brasil sem previsão de eclusa? Hoje nós estamos às voltas aí com esse problema. É uma pena o Deputado Eduardo Sciarra, que estava aqui no Plenário ter se ausentado. Mas há uma discussão grande no setor, na frente parlamentar de geração de energia elétrica com relação a simultaneidade na construção de eclusas. Hoje há um problema grande no país que é o caso, eu exemplifico entre outros, o caso de Itaipu. Quando

Itaipu foi construído não se deu nenhuma importância à navegação. A navegação da bacia hidrográfica do Paraná/Paraguai. E hoje está aí o Deputado estudando projetos específicos de alta... De grande profundidade na solução da engenharia, como construir um dispositivo de transposição de nível de águas lá no Paraná/Paraguai, não obstante a existência de Itaipu. As soluções estão sendo procuradas soluções técnicas. São por certo onerosas, mas a necessidade é de tal ordem que talvez o Brasil tenha de enfrentar isso agora ou num futuro a curto prazo, de solução do grande problema de Itaipu que tornou proibitiva a navegação dos rios. Outro exemplo podemos dar, o Senador Delcídio Amaral citou aqui como experiente na geração de energia elétrica, ex-Ministro que é, esforços feitos por companhias estatais de geração de energia elétrica construindo barragens sem levar em conta as eclusas. Aí nós temos as barragens de São Paulo feitas pela SESP, as barragens feitas pela CEMIG, as barragens feitas por Furnas, pela Chesf, no Rio São Francisco, todas sem observar a necessidade de preservação futura das possibilidades de navegação do rio. E de outro lado a navegação querendo que o barro Jonas Pinheiro construa a barragem para cobrir os custos da navegação. E isso nos preocupou muito no momento que nós assumimos aqui ao lado da Senadora Kátia Abreu, nosso mandato de Senador, nos preocupou muito o esforço da navegação através de processos de iniciativa na Câmara Federal praticamente determinando que as eclusas fossem construídas a custa do gerador de energia elétrica. Isso nos preocupou muito. E esses Projetos de Lei estão tramitando na Câmara agora. A nossa iniciativa é uma iniciativa que teve de uma oportunidade importante. Nós não podemos atrasar. Nós precisamos fazer com que esse Projeto de Lei chegue à Câmara dos Deputados para apensar os projetos que estão ali tramitando e produzir um produto único que volta a essa Comissão de Infra-estrutura do Senado. É impressionante ler os Projetos de Lei que tramitam na Câmara. Os hidroviários, os homens da navegação, os homens do transporte estão exigindo que o setor elétrico absorva essa tarefa, execute as eclusas por conta da geração de energia elétrica. Então, nosso projeto veio para proteger a navegação ele veio mais socorrer o setor de energia elétrica. E é uma solução que no nosso entendimento isso foi profundamente estudado pelo relator, o Senador Delcídio Amaral, nós podemos conciliar os interesses da geração de energia elétrica com os interesses da navegação. Ou seja, os objetivos do Ministério de Minas e Energia e do Ministério dos Transportes. Fizemos o Projeto de Lei. É um projeto que dá muita importância à Agência Nacional de Recursos Hídricos, a Agência Nacional das Águas. Vai ser a primeira palavra. É a palavra da disponibilidade do recurso hídrico. Porque se nós construirmos um canal de um rio para desviar de uma barragem, nós tiramos o potencial hidráulico que gera energia naquela barragem, prejudicando o setor elétrico. Da mesma forma, se o setor elétrico faz o barramento, usa a água toda, não há água para a navegação. Então, a lei 9433, que é a lei dos recursos hídricos, é muito sábia e diz que o uso múltiplo das águas seja determinado pela Agência Nacional de Águas,

a ANA. Então, a primeira palavra é da água. Precisamos de água para a navegação. Precisamos de água para a geração de energia elétrica. Precisamos de água para a piscicultura, precisamos de água para o abastecimento das cidades. E esse uso múltiplo é estudado pela Agência Nacional de Águas, que determina a prioridade dos recursos hídricos e dita a sua disponibilidade. Então, o primeiro e o parecer do Senador Delcídio Amaral é preciso nesta parte, a primeira palavra é a declaração de utilidade das águas através da ANA. Isso feito nós conseguimos fazer a separação. A separação é de outorga que nós transformamos a construção das eclusas em serviço público, as eclusas pertencerão à União. E é bom destacar aqui que a gente não fala só em eclusa, fala de maneira geral em dispositivo de transposição de níveis hidrográficos. A eclusa é um dispositivo desses. Mas existem outros dispositivos além de eclusas. E a redação dada pelo Delcídio Amaral aqui leva isto em conta. Nós separamos... Nós separamos a outorga da água para a navegação da outorga da água para a geração de energia elétrica. E para isso nós temos duas agências. A Agência Nacional de Energia elétrica, a ANEEL, que dá a outorga da construção da barragem para a geração de energia, e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, a ANTAQ, que dá outorga para a eclusa. O problema é complexo. Ele é menos complexo se nós adotarmos uma solução mais simples, que é o caso de Tucuruí, que foi citado aqui pelo Senador Delcídio Amaral, em que a União através do DNIT, o Departamento Nacional de Infra-Estrutura e Transportes, faz investimento público construindo a barragem e eventualmente operando a barragem. Mas pode ser que nós tenhamos condições de fazer uso da iniciativa privada e dar outorga ao concessionário privado e essa atribuição cabe à ANTAQ. Um setor não prejudicando o outro. Isso está previsto nesse parecer. E nesse relatório que é apresentado aqui para a votação pela Comissão de Infra-estrutura. O que eu gostaria de colocar é que esse projeto foi discutido exaustivamente ao longo desses dois últimos anos. Nós tivemos reuniões com a... Com o Ministério de Minas e Energia, foi citado aqui com o Ministro interino de Minas e Energia pessoalmente, no gabinete do Presidente da nossa Comissão, o Senador Fernando Collor, tivemos reunião com a liderança do Governo, com os técnicos do Ministério dos Transportes, com os técnicos da ANTAQ e com a ANEEL e com a ANA. Chegamos a esse texto. Entendo que é importante que esse texto chegue à Câmara Federal com a velocidade possível para que dali tenhamos um elemento que volte aqui seguramente à Comissão de Infra-estrutura para a redação final do projeto. É importante, a Kátia Abreu citou aqui e eu gostaria rapidamente, não quero tomar o tempo dos Srs. Senadores, a importância de nós podermos inserir no sistema nacional de viação os projetos das eclusas. E deixamos a ANA, a Anac, a ANTAQ e a ANEEL preparadas para esses estudos não apenas de novas eclusas, mas para a solução de projetos de hidrelétricas que possam ainda permitir a instalação de um dispositivo de transposição de águas que possam corresponder à necessidade da navegação. Nós temos 26 eclusas que se colocarão no nosso projeto e no sistema nacional de viação ao

exame das agências da ANA, da ANTAQ. No Rio Branco nós temos a eclusa de Caracaraí, no Rio Madeira temos as eclusas de Santo Antônio... As hidrelétricas, perdão, as hidrelétricas de Santo Antônio e de Girau, que precisa de haver um estudo da eclusa para não condenar a navegabilidade do Rio Madeira. Não apenas o Rio Madeira como eixo principal, mas os formadores do Rio Madeira que estão lá na Bolívia, no Mato Grosso e em Rondônia. Temos a eclusa de Guajará-Mirim, as eclusas do rio Tapajós, o rio Teles Pires e as eclusas do rio Juruema. As eclusas do Araguaia, Araguaína, Araguanã, e as eclusas do Tocantins. Esse é um rio rico de potenciais hidráulicos que perturbam a navegabilidade do Tocantins Araguaia. Tem a eclusa de Tucuruí, a eclusa de Marabá, a eclusa de serra quebrada, a eclusa de estreito, a eclusa de Lajeado. Essa em construção. Temos de examinar as eclusas do sul da bacia do Paraná Paraguai, e eu citei aqui o caso de Itaipu, que exige uma solução técnica e de engenharia especial. Isso vai ser de uma importância extraordinária para o uso mais intensivo do transporte hidroviário no Brasil, que é o transporte de menor consumo de energia, de menor custo operacional. Nós vamos ter as audiências posteriores que vai definir as prioridades para a eliminação dos gargalos no desenvolvimento do PAC, do Programa de Aceleração do Crescimento. E vamos verificar que o sistema hidroviário tem de ser melhorado na sua posição, na matriz dos transportes do Brasil para que nós tenhamos de uma forma mais acelerada a aceleração do crescimento. Essa é a minha palavra, e o que eu colocaria ao Senador Lobão Filho é que se nós pudéssemos acelerar o processo e manter o projeto para a Câmara o mais cedo possível, à vista das nossas reuniões anteriores, isso seria importante porque este projeto volta para a Comissão de Infraestrutura e nós vamos ter oportunidade de analisá-lo de uma forma mais profunda, mais detida, além do que nós já fizemos até agora. Essa é a palavra que eu gostaria de dar, Sr. Presidente, vamos continuar na discussão do Projeto de Lei para a votação final por essa Comissão.

**SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL):** Senador Flexa Ribeiro, V.Ex<sup>a</sup> deseja usar a palavra para discutir?

**SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA):** Sim, para discutir Presidente.

**SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL):** Por favor.

**SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA):** Presidente, Senador Fernando Collor, Vice-Presidente Eliseu Resende, Sras. Senadoras, Srs. Senadores. Hoje pra mim é um dia histórico, Presidente. Histórico porque essa questão das barragens nós discutimos há praticamente 30 anos no Estado do Pará. O Pará hoje talvez seja um dos Estados mais prejudicados por não termos tido no Brasil a inteligência de implantarmos o sistema hidroviário. O modal de transporte brasileiro ele é totalmente concentrado no sistema rodoviário em mais de 60%. E tem apenas 5% no sistema hidroviário. Em outros países, como nos Estados Unidos, o sistema hidroviário representa mais de 35% do transporte da produção americana. E é impossível que nós continuemos caminhando no sentido inverso o que

já foi exitoso no resto do mundo. Eu digo, Presidente Collor, Senador Delcídio Amaral falou como barro Jonas Pinheiro. Eu quero me colocar do lado dos barrados. Porque me sinto como população, como paraense que sou, barrado de poder fazer o desenvolvimento do meu Estado, de poder levar condições de entrar e sair com produtos, com custos mais baratos para melhorar a competitividade brasileira no mercado exterior. É impossível, é impossível, Senador Collor, que a hidrovia Araguaia Tocantins, considerada por todos, eu ainda não ouvi, e não é deste Governo, não, desde governos anteriores, quando no Governo Fernando Henrique tinha o programa avança Brasil, o Gerente do projeto dizia nas audiências públicas que o maior projeto de integração nacional era a hidrovia Araguaia Tocantins, que ligava o centro-oeste brasileiro, aqui próximo de Brasília, ao oceano Atlântico via o Rio Amazonas desembocando lá na cabeceira, no arquipélago de Marajó. Ora, todo mundo reconhece o que é lógico, mas nós não agíamos no sentido de transformar isso. Eu quando cheguei aqui procurei tomar conhecimento que queria fazer um projeto exatamente não no sentido que a inteligência, o conhecimento do nosso Ministro Eliseu Resende fez, mas sim naqueles que já estavam tramitando no projeto, no Congresso, de impor que ao se construir uma barragem teria que ser feita a eclusa. O Senador Eliseu Resende traz à apreciação do Congresso um projeto que teve a brilhante relatoria do nosso barro Jonas Pinheiro, Senador Delcídio Amaral, que resolve o impasse que existia. Qual era o impasse? O impasse era que a barragem era feita pelo Ministério de Minas e Energia, e a eclusa competia ao Ministério dos Transportes. As barragens eram feitas com recursos antes públicos e agora privados ou mistos. E a barragem, e a eclusa ficava somente com recurso público. Não havia recurso público disponíveis para que as barragens fossem feitas. A barragem de Tucuruí que o Pará espera há quase 30 anos só foi possível ela estar sendo agora concluída porque naquela altura o então Presidente da Federação das Indústrias do Pará, Senador Gabriel Hermes, criou um movimento nacional para que se fizesse a cabeceira da eclusa, e o nosso barro Jonas Pinheiro, Senador Delcídio Amaral, sabe que se naquela altura não tivesse sido feita a cabeceira com o stop Log, nunca mais teria a eclusa na barragem de Tucuruí. Nunca mais. Só por isso a barragem pode existir. Então, no momento que nós estamos discutindo um projeto que salomônico ament, eu diria, resolve esse impasse onde dá possibilidade na revisão da Legislação que a barragem se destaque seja uma outorga diferenciada dada pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário, ouvido a Agência Nacional das águas... Até porque, Senador Eliseu Resende, V.Ex<sup>a</sup> sabe, a barragem de Tucuruí não poderia ser, é constitucional, ela não poderia ser construída porque ela barro ou um rio navegável, e o código de águas, dos idos de 30, proíbe isso. O Rio Tocantins era navegável de Marabá a Belém, e foi obstruído. Então eu diria, nós não podemos perder tempo, Senador Lobão Filho, V.Ex<sup>a</sup> eu respeito ao pedido de V.Ex<sup>a</sup> de ouvir o Secretário-Executivo do Ministério de Minas e Energia. Esse projeto ele tem uma tramitação que eu espero que não seja tão longa. Ele vai à

Câmara e da Câmara vai retornar aqui ao... Nós vamos ter tempo suficiente de ouvir o Ministro que, pelo que o Presidente disse, já foi ouvido nas reuniões que antecederam a vinda do projeto à análise da Comissão e ele vai ter outras oportunidades de ser ouvido na Câmara ou aqui mesmo quando retornar.

SENADOR LOBÃO FILHO (PMDB-MA): Eu tenho uma dúvida. Um aparte.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Pois não.

SENADOR LOBÃO FILHO (PMDB-MA): Eu tenho uma dúvida que eu acho que até pode sanar esse imbróglio aqui. Essa é a votação do substitutivo. Portanto, em dois turnos. Turno suplementar. Então, eu acho que a gente poderia votar hoje, até me comprometo votar favorável ao projeto, e na votação do segundo turno nós teríamos oportunidade de fazermos então o convite ao Márcio, ele falaria antes, e votaríamos o segundo turno. Acho que assim daria oportunidade de todos Senadores ouvirem o que foi ouvido apenas por um grupo pequeno de Senadores entre quatro paredes. Então, nós ouviríamos todos--

SENADOR EFRAIM MORAIS (DEM-PB): Se houver entendimento de liderança, podemos votar os dois turnos hoje.

SENADOR LOBÃO FILHO (PMDB-MA): Bom, a idéia está lançada.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Presidente Collor, é possível votarmos os dois turnos hoje? É possível votarmos os dois turnos hoje regimentalmente?

SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL): Não. Hoje não será possível pautar os dois turnos. Ficará--

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Então eu fico com a proposta--

SENADOR LOBÃO FILHO (PMDB-MA): Dr. Efraim, o senhor, dessa, perdeu.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Então eu fico com a proposta do Senador Lobão Filho que a gente possa ouvir antes da votação do segundo turno o Secretário--

SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL): Regimentalmente isso não pode ser realizado, Senador Flexa, porque o processo de exclui e de votação já foi iniciado.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Então nós vamos votar sem ouvir o... Pelo meu... Pelo meu voto nós vamos deixar de atender o pedido do Senador Lobão Filho.

SENADOR LOBÃO FILHO (PMDB-MA): [Pronunciamento fora do microfone]

**SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA):** Então concluindo, Presidente Collor, concluindo, eu quero parabenizar o Senador Eliseu Resende. Parabenizar o Senador Delcídio Amaral, e parabenizar V.Ex<sup>a</sup>, que traz à pauta esse projeto da maior importância. Acho, acho que a forma que foi dada no parecer de que se possa fazer inclusivo a participação da iniciativa privada, que não permitia a Legislação, não se permitia cobrar pedágio das eclusas, e agora pode ser feito, a própria iniciativa privada vai ter interesse em executar as eclusas. Até porque, Presidente Collor, as eclusas de Tucuruí, se tivesse sido feitas à época da construção da barragem, custaria talvez 1 ou 2% do custo da barragem. É tão pouco em relação ao custo da barragem que não teria influência econômica na questão feita como está agora ela está com custo seguramente três, quatro vezes maior. Quem paga isso somos nós, os contribuintes. E mais do que isso, o que vai trazer de desenvolvimento para o nosso país, a possibilidade não só de escoar os produtos com um custo de transportes como disse a Senadora Kátia Abreu, oito vezes menor do que o custo do transporte rodoviário e quatro vezes menor do que o custo do transporte ferroviário, vai poder também fazer com que os insumos para a agricultura, os insumos para a infra-estrutura, para a habitação entrem também em condições de transporte mais favoráveis. Quero aqui pedir, pedir aos meus pares que votemos hoje e espero que por unanimidade a aprovação desse projeto que é importante para o Brasil, para o Brasil. Era o que eu tinha a pedir a V.Ex<sup>a</sup>.

**SENADOR JAYME CAMPOS (DEM-MT):** Sr. Presidente, pela ordem.

**SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL):** Muito obrigado. Pela ordem Senador Jayme e em seguida o Senador Paulo Duque.

**SENADOR JAYME CAMPOS (DEM-MT):** Sr. Presidente, senhoras e Srs. Senadores. Eu quero confessar de público, hoje aqui nesta manhã, de que eu nunca senti tão seguro de estar votando um projeto do tamanho da grandeza como esse. Eu não poderia em hipótese alguma deixar aqui de fazer elogios, elogios de forma sensata, responsável e sobretudo do fundo do meu coração. Primeiro a V.Ex<sup>a</sup> que veio em bom momento, com a sua presença como Presidente dessa Comissão, colocar aqui um projeto de tamanha envergadura para o Brasil. Como Presidente da República, como ex-Governador, como Senador, e acima de tudo como bom brasileiro. Dizer ao Senador Eliseu Resende, homem de uma experiência invejável, homem que eu imagino, eu que sou bem mais novo do que ele, ter que espelhar na sua pessoa que tanto dedicou sua vida para o nosso Brasil. Eu particularmente reverencio aqui de forma bastante especial ao Ministro Eliseu Resende diante de tudo que ele fez no Brasil como Ministro dos Transportes. Se o Mato Grosso hoje está interligado ao resto do Brasil, a parte também do norte desse país aqui, sobretudo com o Estado de Rondônia, foi graças ao Ministro Eliseu Resende como Ministro de transportes lá na década de 70, década de 80. Não posso também deixar aqui de lado, muito pelo contrário, a pessoa do ex-Ministro, valoroso

brasileiro também, Senador Delcídio Amaral, que o Brasil e sobretudo o meu Estado deve muito a ele na medida em que foi um dos grandes aliados nossos para receber também o setor elétrico daquele Estado, lá na década de 1990, e como Governador tive a primazia de receber seu apoio para toda uma vasta região do meu Estado, a região norte de Mato Grosso, inter ligarmos ao sistema nacional de energia. De público, aqui, eu quero render, Senador Delcidio, Ministro da Minas e Energia, render minhas homenagens como mato-grossense e sobretudo que eu tenho hoje a primazia de representar a sociedade civil organizada daquele grande Estado de dimensão continental. E eu não tenho dúvida alguma, Ministro Eliseu Resende, diante dessa verdadeira aula que o senhor deu aqui, o Ministro Eliseu deu e também o Ministro Delcídio Amaral nos deu aqui, de que a solução nossa para melhorarmos, com certeza, a questão do transporte modal aqui no Brasil é nós buscarmos, certamente, a questão das hidrovias no Brasil. Particularmente em meu Estado, com certeza um Estado sofrido, diante da distância que há dos grandes portos desse país, sobretudo o Estado que produz hoje, hoje é o campeão, Presidente Collor, da produção no Brasil. Já passamos ao Estado do Paraná que era o maior produtor de grãos. Todavia, com muita tristeza lamentavelmente todo esse esforço hercúleo, a competência dos nossos produtores, dos nossos trabalhadores, não tem sido levado em consideração por falta naturalmente de uma melhor logística. Entretanto, surge aqui uma luz no fundo do túnel. Quando se fala em discutir, de implantar as hidrovias, nós não podemos esquecer, Ministro Eliseu Resende, Presidente Collor, Ministro Delcídio Amaral, também as importantes hidrovias do nosso país aqui que seria Teles Pires Tapajós. Seria a hidrovia Araguaia Tocantins, com isso estariamos viabilizando a região centro-oeste do Brasil, o norte e assim por seguinte. Portanto, este aqui será um dos votos mais seguros, mais consciente que estarei dando aqui na Comissão de Infra-estrutura já por duas vezes membro dessa Comissão aqui e me sindicato com certeza realmente um Senador em sua plenitude, que lamentavelmente essa Casa tem sido nos últimos tempos apenas criticado, até certo ponto tentado desmoralizar diante da opinião pública, mas nós vamos resgatar é com trabalhos, com projetos como esse que certamente nós vamos dar uma nova perspectiva para o Brasil e, sobretudo, para as futuras gerações que espera que o Brasil seja um país competitivo e que nós possamos ter mais oportunidades. Encerro cumprimentando o Presidente Collor que marca época na Presidência dessa Comissão, ao Ministro querido Eliseu Resende, nosso mestre, nosso professor, como também ao Senador e Ministro Delcídio Amaral que numa demonstração de conhecimento de causa fez aqui uma verdadeira aula de conhecimento em relação à implantação não só como barro Jonas Pinheiro, mas acima de tudo, convededor profundo também das questões de hidrovia brasileira. Muito obrigado, Sr. Presidente.

SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL): Obrigado Senador Jayme Campos. Continua em discussão. Eu gostaria de sugerir às senhoras e Srs.

Senadores que apressássemos o final da discussão para iniciarmos o processo de votação que necessita de quórum. Passaria a palavra ao Senador Paulo Duque e em seguida ao Senador... Senador Gim Argello e ao Senador Eduardo Suplicy e ao Senador Gim Argello pedindo a V.Exas a brevidade possível para que nós possamos ter o quórum suficiente para iniciarmos o processo de votação. Senador Paulo Duque.

**SENADOR PAULO DUQUE (PMDB-RJ):** [Pronunciamento fora do microfone] poder iniciar a votação.

**SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL):** Muito obrigado Senador Paulo Duque pela sua brevidade. Senador Suplicy.

**SENADOR EDUARDO SUPLICY (PT-SP):** Sr. Presidente, eu não sabia que o Senador Delcídio Amaral era um barrageiro. E quero agradecer porque muito aprendi com ele e com o Senador Eliseu Resende, inclusive porque me socorri do dicionário para saber bem o significado de eclusa, holístico e diversos outros termos que eu não sei se todos os que acompanham a rádio e a TV Senado estão sabendo bem o que é. Então, me permito até dizer, porque como nem todos sabem, como eu não sabia tão bem, tinha idéia do que fosse, mas eclusa é uma obra de engenharia hidráulica e consiste na construção que permite que barcos subam ou desçam os rios ou mares em locais onde há desníveis, como nas barragens, nas quedas de água e corredeiras. E holístico significa algo muito abrangente. E eu fiquei pensando bem por que que o Senador havia utilizado tais termos e outros. Mas eu agradeço, porque aprendi e considero que a proposição do Senador Lobão, no sentido de que possamos ter inclusive a segunda oportunidade de discussão com a presença do Secretário-Executivo do Ministério de Minas e Energia fica garantido pelo segundo turno. Então, vamos à votação, Sr. Presidente, porque eu preciso ir à CRE.

**SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL):** Muito obrigado Senador supreender, Senador Gim Argello para finalizar a discussão.

**SENADOR GIM ARGELLO (PTB-DF):** Sr. Presidente, eu lhe agradeço, serei bastante breve, mas não poderia deixar de comentar porque nós estamos falando do sistema nacional de transporte aqui. Mas logo em seguida da votação nós vamos escutar as dificuldades e os gargalos que o modal rodoviário e o modal ferroviário desse país nos impõe. Vejam vocês que no Estado hoje, o Estado mais produtor desse país que é Mato Grosso, filas e filas de caminhões para se deslocar numa rodovia que daqui a pouco deve ser apresentado pra gente com a maior dificuldade. Nossa país errou cem anos atrás de sair do sistema ferroviário para o sistema rodoviário. Se tem alguém neste país que tem autoridade de falar em sistema nacional de transporte, essa pessoa é o Ministro Eliseu Resende. Hoje essa Comissão faz jus ao nome de infra-estrutura, Comissão de Infra-estrutura do Brasil. Por quê? Porque nós estamos cuidando do tema do mais relevante. Estamos colocando um novo sistema de modal a partir de agora, o Brasil todo poder discutir que é o modal

hidroviário. Nós não podemos dispensar o que a natureza nos deixou. Nós temos recursos naturais de mais de 10 mil quilômetros que podem ser ocupados com cargas, com volumes gigantescos e poupando esse sistema rodoviário que daqui a pouco nós vamos assistir que é um sistema que não suporta mais o transporte do que o país dá conta de produzir. Então, Presidente Collor, só para parabenizar mais o Ministro Eliseu Resende, parabenizar o relator, Senador Delcídio Amaral, e V.Ex<sup>a</sup>, porque esse é um assunto que realmente faz com que a gente possa se sentir orgulhoso da nossa Comissão porque é um assunto de relevância nacional. Muito obrigado.

**SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL):** Muito obrigado, Senador Gim Argello. Antes de iniciar o processo de votação há um Requerimento sobre a Mesa de autoria do Senador Lobão Filho solicitando o adiamento do processo de votação. Eu coloco à apreciação dos Srs. Senadores. Os Srs. Senadores que estiverem de acordo em iniciar o processo de votação permaneçam como estão. Os que estiverem de acordo com o Requerimento do Senador Lobão Filho de adiar por uma semana, levantem o braço.

**SENADOR LOBÃO FILHO (PMDB-MA):** Na realidade, Presidente, eu pedi para trocar. O Requerimento não é para adiar uma semana, é apenas que se faça uma Audiência Pública anterior à segunda votação. Faríamos a primeira e ouviríamos antes.

**SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL):** Pelo regimento, Senador Lobão Filho, a segunda votação tem que ser feita imediatamente a reunião seguinte. Então, não haveria disponibilidade para se fazer essa Audiência Pública no interregno entre uma votação e outra. Aqueles que estiverem de acordo que seja iniciada a votação permaneçam como estão. Aprovado. Vamos iniciar a votação chamando pela chamada nominal. Os que estiverem de acordo com o relatório do Senador, apresentado pelo Senador Delcídio Amaral, Projeto de Lei de autoria do Senador Ministro Eliseu Resende, nº. 209/07, afirmam sim. Os que estiverem contra, afirmam não. Senadora Serys Shessarenko. Senador Delcídio Amaral.

**SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS):** Sim, Presidente.

**SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL):** Senadora Ideli Salvatti.

**SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC):** Com o relator, Sr. Presidente.

**SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL):** Senador Inácio Arruda.

**SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE):** Com o relator.

**SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL):** Senadora Fátima Cleide. Senador João Ribeiro. Senador Almeida Lima. Senador Gilvam Borges. Senador Paulo Duque.

**SENADOR PAULO DUQUE (PMDB-RJ):** Sim.

SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL): Senador Mão Santa. Senador Valdir Raupp. Senador Wellington Salgado. Senador Gilberto Goellner. Senador Eliseu Resende, autor. Senador Heráclito Fortes.

SENADOR HERÁCLITO FORTES (DEM-PI): Com o relator.

SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL): Senador Jayme Campos.

SENADOR JAYME CAMPOS (DEM-MT): Com o relator, Sr. Presidente.

SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL): Senadora Kátia Abreu.

SENADORA KÁTIA ABREU (DFM-TO): Com o autor e o relator, Sr. Presidente.

SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL): Senador Alvaro Dias. Senador João Tenório. Senador Flexa Ribeiro.

SENADOR FLEXA RIBEIRO (PSDB-PA): Com louvor ao relator e ao autor. Favorável.

SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL): Senador Marconi Perillo. Senador João Durval.

SENADOR JOÃO DURVAL (PDT-BA): Sim.

SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL): Obrigado, Senador. Senadora Marina Silva, Senador Paulo Paim, Senador Antônio Carlos Valadares.

SENADOR ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB-SE): Presente. Presidente, pelo incremento do transporte hidroviário no Brasil, voto com o eminentíssimo relator.

SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL): Voto sim do Senador Antônio Carlos Valadares. Senador Expedito Júnior. Senador Eduardo Suplicy.

SENADOR EDUARDO SUPLICY (PT-SP): Com o relator, sim.

SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL): Senador João Pedro. Senador Neuto de Conto. Senador Lobão Filho.

SENADOR LOBÃO FILHO (PMDB-MA): Em homenagem ao autor e ao relator, voto favorável também.

SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL): Parabéns, Senador. Senador Pedro Simon. Senador Valter Pereira. Senador Francisco Dornelles. Senador Antônio Carlos Júnior. Senador Efraim Moraes. Senador Efraim Moraes. Senador Adelmir Santana. Senadora Rosalba Ciarlini. Senador Demóstenes Torres. Senador Cícero Lucena. Senador Arthur Virgílio. Senador Mário Couto. Senador Sérgio Guerra. Senador Gim Argello. Pode votar no meu lugar. Não? Senador Osmar Dias. Senador Fernando Collor, sim. Senador Efraim Moraes. Por 14 votos, foi aprovado em primeiro turno o Projeto de Lei do Senado nº. 209/07. Cumprimento o

autor e o relator do projeto, em nome da Comissão de Infra-estrutura. Passamos ao segundo item da pauta que trata...

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS): Sr. Presidente. Sr. Presidente, pela ordem.

SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL): Senador Mão Santa e Senador Efraim.

SENADOR MÃO SANTA (PMDB-PI): [Pronunciamento fora do microfone]

SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL): Com o relator. Senador Mão Santa. Então são...

SENADOR MÃO SANTA (PMDB-PI): [Pronunciamento fora do microfone]

SENADOR FERNANDO COLLOR (PTB-AL): Então, com a aquiescência de V.Exas, foram computados os votos dos Senadores Efraim Morais e Mão Santa perfazendo um total de 16 votos favoráveis ao Projeto de Lei do Senado 209/07 de autoria do Senador Ministro Eliseu Resende que teve como relator o Senador Delcídio Amaral. O segundo item da pauta trata de Audiência Pública.

---

Publicado no DSF, de 20/5/2009.