



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
Secretaria de Política Nacional de Transportes
Departamento de Planejamento e Avaliação da Política de Transportes
Coordenação-Geral de Planejamento

NOTA TÉCNICA Nº 49/2009-CGPLAN/DPAPT/SPNT/MT

Brasília, 30 de junho de 2009.

Assunto: JUSTIFICAÇÃO DAS ALTERAÇÕES PROPOSTAS NO PLS 3.009-B/1997

Em atendimento à solicitação da Câmara Técnica de Logística do Ministério de Agricultura, Pecuária e Abastecimento (CTLog/MAPA), feita na última reunião ocorrida no dia 29/06/2009, segue a justificação das alterações propostas pelo Ministério dos Transportes no PLS 3.009-B/2007.

De forma geral, as alterações sugeridas visam contribuir com os avanços da proposta do PLS 3.009-B/2007. As sugestões apresentadas permitem a incorporação de aspectos que racionalizam os custos de implantação e operacionalização das eclusas e outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, por meio da participação do Ministério dos Transportes, sem prejudicar o cronograma dos empreendimentos do setor elétrico e nem imputar os custos da construção de eclusas aos usuários de energia.

O art 2º propõe incorporação de parágrafo na Lei 9.433/1997, estabelecendo que a construção de eclusas deve ocorrer concomitantemente à construção do barramento, racionalizando os custos.

O art. 3º inclui na Política Nacional de Recursos Hídricos texto destacando que *“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”*. Sobre este artigo, sugere-se que a expressão *“garantida”* seja substituída pela expressão *“considerada”*, pois entende-se que, em muitos casos, notadamente no que se refere às licitações, a separação e independência possam dificultar o processo, já que a situação ideal ocorre quando a eclusa é implantada no corpo do barramento.

Na proposta do PLS 3.009-B, o § 1º do art. 3º estabelece que a responsabilidade pela avaliação da viabilidade de implantação de eclusas cabe ao setor que der origem à demanda da construção da barragem. Desta forma, no caso de demandas do setor elétrico, entende-se que a

ANEEL é quem analisaria a viabilidade da implantação de eclusas. O Ministério dos Transportes não concorda com essa colocação, pois este é o legítimo órgão responsável pela formulação de política de transporte aquaviário. Os demais órgãos não têm a competência legal para decidir sobre a viabilidade de eclusas.

Também são propostos mais três parágrafos. O primeiro parágrafo define que o Ministério dos Transportes, como órgão responsável pelo planejamento hidroviário nacional, indique, com base no seu planejamento hidroviário, que barramentos deverão conter eclusas e qual o cronograma de implantação. Nesse caso, pretende-se evitar que trechos de interesse da navegação sejam barrados por outros empreendimentos.

Outro parágrafo garante que o Ministério dos Transportes seja consultado acerca do projeto básico da eclusa. Vale salientar que, por projeto básico entende-se a definição apresentada no inciso IX do art. 6º da Lei 8.666/93. Essa exigência é justificada pela necessidade de evitar a aprovação de projetos e a construção de eclusas de elevado custo. Portanto, a intenção é buscar uma solução de eclusagem consensuada que não interfira no cronograma da produção de energia elétrica e minimize os custos de implantação.

Já o último parágrafo do art. 3º estabelece que os custos com a implantação de eclusas ficam a cargo do Ministério dos Transportes.

Por fim, o art. 6º esclarece que a declaração de disponibilidade hídrica deve ser solicitada pelo poder concedente.

Eduardo Rocha Praça, MS.

Paulo Sérgio França de Sousa Júnior, Eng.

Karênina Martins Teixeira, Dra.