

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE LEI 3.009, DE 1997

Estabelece a obrigatoriedade da inclusão de eclusas e de equipamentos e procedimentos de proteção à fauna aquática dos cursos d'água, quando da construção de barragens.

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado HOMERO PEREIRA

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 3.009, de 1997, originário do Senado Federal, propõe que se torne obrigatória a implantação de eclusas em todas as barragens a serem construídas em rios navegáveis. Propõe, também, um conjunto de medidas destinadas à preservação da fauna aquática, constituídas por obras e ações que possibilitem a migração dos peixes (piracema) e proporcionem o transbordamento dos rios em trechos com incidência de lagoas marginais, propiciando a entrada de ovos e a saída de peixes jovens.

O projeto reforça a obrigação, já prevista na legislação ambiental, de que o licenciamento ambiental de barragens para fins hidrelétricos acima de dez megawatts, para abastecimento público (saneamento) e para retirada de água para irrigação dependerá da elaboração de estudo de impacto ambiental, o qual deverá ser aprovado pelo órgão competente. Condiciona a emissão da Licença Prévia à indicação de medidas que possibilitem a migração de piracema, ou de estações de piscicultura, e ao

inventário das lagoas marginais situadas na área a ser inundada e a jusante do barramento. Prevê que a Licença de Instalação só poderá ser emitida após a aprovação, pelo órgão municipal ou estadual competente, ou, em caráter supletivo, pelo Ministério dos Transportes, do estudo de viabilidade da barragem, incluindo, quando o rio for navegável, a implantação de eclusa.

Como penalidades pela não observância de suas disposições, o Projeto prevê multa correspondente a um mínimo de 20% do valor do empreendimento, restrição ou perda de incentivos e benefícios fiscais e a perda ou suspensão de participações do empreendedor em licitações do setor público e em linhas de financiamento de instituições oficiais de crédito.

O projeto já foi submetido à apreciação da Comissão de Viação e Transportes, que o aprovou na forma de Substitutivo proposto pelo Relator, Deputado Eliseu Padilha.

Cabe a esta Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável pronunciar-se sobre o mérito do projeto, nos termos do inciso XIII do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

II - VOTO DO RELATOR

A otimização do uso do imenso sistema hidroviário brasileiro é fundamental para o desenvolvimento sustentável de nosso País, por várias razões.

A soja e o milho produzidos em Mato Grosso, Rondônia, Pará e Tocantins são transportados, em sua maior parte, por caminhões até os portos do Sudeste, com elevadíssimos custos de transportes, o que reduz nossa competitividade no mercado internacional e, virtualmente, queima boa

parte da renda dos agricultores brasileiros. Parte considerável dessas exportações poderia ser feita pelos portos do Norte e Nordeste, como Belém, Santarém, Vila do Conde e São Luís, se fossem utilizadas hidrovias, como a do Tocantins-Araguaia, do Teles Pires, Juruena e Tapajós. Cargas como combustíveis e fertilizantes, também transportadas atualmente em carretas, poderiam ser levadas como cargas de retorno, com redução significativa dos custos de produção, em decorrência da economia de combustíveis, de equipamentos rodoviários e da manutenção de estradas, entre outros.

O comércio internacional está cada vez mais competitivo, exigindo que as empresas reduzam seus custos. Entretanto, o custo de se transportar no Brasil é muito alto, devido em grande parte à matriz de transportes não eficiente. A dinâmica do setor de transportes propaga-se sobre a competitividade dos diversos setores da economia e exerce papel importante sobre seu desempenho. O custo do transporte encontra-se embutido em praticamente todos os bens produzidos por um país e, dependendo do produto, é crucial para a viabilidade dos empreendimentos.

Para ilustrar o impacto do frete sobre os preços dos produtos, vale mencionar informações da Companhia Nacional de Abastecimento – CONAB. Avaliando o período de 2002 a 2009 do preço da soja em grãos FOB (Porto de Santos) e do frete rodoviário, este último representou uma média aproximada de 24% do valor do produto.

Em relação aos aspectos econômicos, o modal hidroviário poderia gerar redução de custos, aumentando a competitividade do país, elevando as exportações e, conseqüentemente, a produção, a renda e o emprego. Outro efeito seria possibilitar um ganho maior aos produtores, que, dada a acirrada concorrência internacional, têm suas margens de lucro cada vez menores. Pode-se ainda vislumbrar efeitos positivos no balanço comercial e de pagamentos, o que é de extrema relevância na atual conjuntura, com o real valorizado.

No que tange à economia de combustível, as hidrovias também são a melhor maneira de transportar cargas. Segundo dados da organização norte-americana *National Waterways Foundation – NWF*, em conjunto com o *U.S. Department of Transportation*, no estudo “*A Modal Comparison of Domestic Freight Transportation Effects on the General Public*”, nas rodovias, para transportar mil Toneladas por Quilômetro Útil – TKU, são

necessários 15 litros de combustível. Nas ferrovias, esse número é de seis litros. Já nas hidrovias, esse número cai mais ainda, para quatro litros.

O menor consumo de combustíveis e energia em geral é, além de uma questão de economia, uma questão ambiental. Sob esse prisma, tal diminuição do consumo de combustíveis fósseis, principalmente de derivados de petróleo, é, cada dia mais importante, com o escopo de reduzir a emissão de gases formadores de efeito estufa, causa principal das mudanças climáticas.

O sistema de transporte hidroviário é responsável pela menor emissão desses gases, na comparação entre modais. Ainda segundo dados do citado estudo americano, o sistema rodoviário emite 38.900 g de dióxido de carbono (CO₂) a cada mil Toneladas por Quilômetro Útil – TKU, o ferroviário, 14.560 g e o sistema hidroviário, 10.460 g. Em relação à emissão de óxidos nítricos, o sistema hidroviário também leva vantagem sobre os modais ferroviário e rodoviário. Na hidrovia, são emitidos 755 g de óxidos nítricos a cada mil TKU. No ferroviário e no rodoviário, esse número chega a 1.053 g e 1.178 g, respectivamente.

Outro aspecto ambiental relevante favorável ao transporte hidroviário diz respeito à área de desmatamento necessária para a implantação das vias de transportes. Segundo dados do Departamento de Estradas e Rodagens de Goiás – DERGO, da VALEC e da Administração das Hidrovias do Tocantins e Araguaia, é necessário o desmatamento de 40.000 m² de florestas para a implantação de 1 km de rodovia e 38.358 m² para a mesma extensão de ferrovia. Já para se implantar uma hidrovia, o desmatamento é praticamente nulo, salvo em situações pontuais para retificação de canais, por exemplo.

Além das vantagens citadas, o melhor aproveitamento do sistema hidroviário irá reduzir o uso e desgaste das rodovias, melhorando a segurança das mesmas e reduzindo os seus custos de manutenção. Portanto, o transporte hidroviário, bem gerido, acarreta menor demanda de recursos naturais, seja na forma de combustíveis, seja em materiais de construção utilizados para ampliar e manter a malha rodoviária.

Quando se trata dos custos para implantação das vias, dados do Ministério dos Transportes (1997) indicam que o valor para a implantação de 1 km de hidrovia é de cerca de R\$ 230.000,00, enquanto os

valores para a ferrovia e rodovias são de R\$ 2.800.000,00 e R\$ 900.000,00, respectivamente. A proporção da vida útil das vias é de 5 : 3 : 1, para hidrovias, ferrovia e rodovia, respectivamente.

Ademais, a utilização do modal hidroviário colaboraria com a redução dos acidentes nas estradas. Segundo estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA (“Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras”), no Brasil, ocorreram 39.209 acidentes envolvendo caminhões somente nas rodovias federais. Segundo o estudo do NWF, para cada acidente com morte em hidrovias, ocorrem 22,7 em ferrovias e 155 em rodovias. No caso de acidentes com feridos, a relação passa a ser de 1 acidente em hidrovia, 125,2 em ferrovia e 2.171,5 em rodovia.

A título de ilustração, um comboio duplo Tietê, de quatro barcaças e um empurrador, tem um comprimento de 150 metros e transporta 6.000 toneladas. Para transportar a mesma carga, são necessários 2,9 comboios ferroviários *hopper*, com 86 vagões, totalizando um comprimento de 1,7 km. No caso do transporte rodoviário, a equivalência passa a ser de 172 carretas bi-trem, de 35 toneladas, que em movimento perfazem uma fila de 26 km de comprimento.

Em relação ao frete, o custo do transporte de carga por hidrovias no Brasil é de 57 a 70% menor que o do transporte rodoviário, segundo estudos de vários autores divulgados pela Associação dos Produtores de Soja do Estado de Mato Grosso – APROSOJA.

O Porto Autônomo de Paris agrupou alguns desses fatores num índice denominado como Custos Sociais, no qual estão incluídos acidentes, poluição atmosférica e sonora, consumo de espaço e água. Segundo o estudo, o custo para se transportar 100 toneladas por um quilômetro (US\$/100 t.km) em hidrovia é de US\$ 0,20. Para ferrovias e rodovias, os valores são de US\$ 0,80 e US\$ 3,20.

Não temos dúvidas, portanto, quanto ao mérito do Projeto de Lei nº 3.009, de 1997, no que tange à obrigatoriedade de que eclusas ou outros dispositivos de transposição de nível sejam construídos junto aos barramentos de cursos de água. Tal mérito está esplendidamente ressaltado no parecer elaborado pelo Deputado Eliseu Padilha, Relator do projeto pela

Comissão de Viação e Transportes.

A despeito de a hidroeletricidade ser uma das formas mais limpas de energia, que não consome combustíveis, não gera resíduos de quaisquer espécies e é totalmente renovável, seu aproveitamento não pode se dar em detrimento ou prejuízo dos demais usos que a água – bem público da União, cabe lembrar – propicia à sociedade e que devem ser respeitados. E o barramento de um curso de água desprovido de equipamentos de transposição de desnível significa, concretamente, a inviabilização de seu aproveitamento como hidrovia.

Ressalte-se que o uso múltiplo e sustentável dos recursos hídricos é o princípio básico que norteia a Política Nacional de Recursos Hídricos, estabelecida pela Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, sendo essencial que a geração de energia elétrica e a navegação, sejam cuidadosamente compatibilizados. Não deve haver privilégios de um aproveitamento sobre os demais, pelo contrário, é imperativo a busca pela preservação e maximização de exploração de todas as potencialidades de usos dos recursos hídricos.

Outro tema tratado pelo projeto é a obrigatoriedade de previsão, nos projetos e obras de barramento de cursos de água, de escadas ou outros dispositivos que permitam a passagem de peixes em migração para reprodução, no fenômeno natural conhecido como piracema. Essas estruturas já são, hoje, obrigatórias nos projetos de barragens, por força da legislação ambiental, em especial da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e seus regulamentos, incluindo várias resoluções do CONAMA que tratam dos processos de licenciamento ambiental. Além disso, são dispositivos que podem ser aperfeiçoados, ou mesmo substituídos por outros mais eficientes, conforme evolui a ciência e a tecnologia.

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

Não obstante concordarmos com o mérito do projeto e com as considerações advindas da Comissão de Viação e Transportes,

parecem-nos necessárias algumas complementações e adaptações no texto do projeto e do Substitutivo da CVT, para tornar mais claros os procedimentos necessários para garantir efetividade à obrigatoriedade de construção e operação de eclusas ou outros dispositivos de transposição de desnível em barramentos de cursos de água navegáveis ou potencialmente navegáveis.

Nesse sentido, incluímos dispositivo que define os serviços associados à operação de eclusas e de outros dispositivos de transposição de desnível como serviço público que pode ser prestado diretamente pelo ente da federação detentor do domínio do corpo de água, ou ser repassado a outros entes públicos ou privados mediante concessão, convênio ou contrato.

No caso de barramento de rio navegável, o detentor da concessão de exploração dos recursos hídricos fica obrigado a assumir a operação das eclusas ou outros dispositivos de transposição de desnível. Tal obrigatoriedade vinculada se justifica como medida compensatória à obstaculização da navegação causada pelo barramento, e tendo em vista proporcionar maior integração, coordenação e segurança às operações de transposição de desnível efetivadas pelo mesmo operador da barragem. O concessionário de exploração dos recursos hídricos poderá repassar a terceiros esse serviço, desde que autorizado previamente, observando as regras estabelecidas pela ANTAQ e as normas de segurança da navegação e respeitadas a capacidade e potencialidades de transporte da hidrovia em atendimento às demandas dos usuários.

Acrescentamos dispositivo que obriga a inclusão dos aspectos relativos à navegação nos estudos de inventários hidroelétricos em rios navegáveis e potencialmente navegáveis, que deverão ser feitos em conformidade com critérios a serem estabelecidos pelo Ministério dos Transportes, sendo-lhe conferida a atribuição de analisar e aprovar os inventários previamente à sua submissão à ANEEL. Em sequência, estabelecemos que, caso haja interesse da navegação, os estudos de viabilidade técnico-econômica e ambiental de barramentos hidrelétricos igualmente deverão incorporar os aspectos relativos à construção e operação

de eclusa ou outros dispositivos de transposição de desnível, em conformidade com diretrizes do Ministério dos Transportes.

Tal dispositivo busca garantir que, desde a fase de levantamentos técnicos e estudos de viabilidade de exploração dos recursos hídricos, os usos múltiplos da água sejam efetivamente levados em conta, e que a locação dos barramentos não privilegie apenas o máximo potencial de geração elétrica a menor custo, por exemplo, mas também a melhor situação para propiciar navegabilidade adequada a montante e jusante da barragem e a melhor configuração de eclusas ou outros dispositivos de transposição de desnível, minimizando custos e maximizando a capacidade de transporte de cargas.

Em relação aos inventários hidrelétricos e estudos já realizados e em implementação, propomos que, havendo parecer favorável à navegação, os mesmos contarão com prazo a ser determinado para se adequarem às diretrizes estabelecidas pelo Ministério dos Transportes. O prazo permanece em aberto à regulamentação posterior para permitir avaliação mais detalhada, caso a caso.

Complementarmente, propomos que o edital de licitação da concessão da exploração hidrelétrica através de barramento deixe explícita, quando for o caso, a exigência de compatibilização de construção simultânea e operação de eclusas ou outros dispositivos de transposição de desnível a cargo do vencedor do certame licitatório.

Procuramos dar tratamento diferenciado entre cursos de água navegáveis (já integrantes do Plano Nacional de Viação) e cursos de água potencialmente navegáveis que adquirem condições de utilização por embarcações para o transporte de cargas em caráter comercial relevante devido à implantação da obra de barramento. Nesses casos, o que se propõe é que o projeto garanta a viabilidade de construção de eclusas ou outros dispositivos de transposição de desnível, deixando previstos, no corpo da

barragem ou em local adequado, o espaço para sua implantação posterior, que poderá ser feita diretamente pelo Ministério dos Transportes, mediante recursos orçamentários ou dotação especial.

Em conclusão, votamos pela **aprovação**, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 3.009, de 1997 e do Substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transportes, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2011.

Deputado **HOMERO PEREIRA**

Relator

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.009, DE 1997

Estabelece a obrigatoriedade da inclusão de eclusas, ou dispositivos equivalentes de transposição de desnível, na implantação de barragens de cursos de água.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É obrigatória a implantação de eclusas, ou outros dispositivos de transposição de desnível, em barragens destinadas a quaisquer finalidades em cursos de água navegáveis ou potencialmente navegáveis.

§ 1º Consideram-se, para os efeitos desta Lei:

I – cursos de água navegáveis: as correntes, rios ou vias navegáveis constantes no Sistema Nacional de Viação, definido pela Lei nº 12.379 de 6 de janeiro de 2011, e legislação complementar ou sucedânea.

II – cursos de água potencialmente navegáveis: aqueles que, embora não estejam relacionados no Sistema Nacional de Viação, podem adquirir a condição de navegabilidade mediante a implantação de barragens ou outras obras destinadas a propiciar quaisquer usos de recursos hídricos.

§ 2º Não se aplica o disposto no *caput*.

I – aos potenciais hidráulicos cujo aproveitamento hidrelétrico ótimo seja igual ou inferior a 50 MW, atendendo os critérios do § 3º do art. 5º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

II – aos cursos de água cuja navegação seja considerada inviável.

Art. 2º Em cursos de água navegáveis, a obrigatoriedade a que se refere o art. 1º deve ser cumprida de forma concomitante com a realização dos estudos, projetos e construção de barragens.

Art. 3º A operação de eclusas e outros dispositivos de transposição de desnível em hidrovias constitui serviço público e pode ser prestado diretamente pela União ou pelo ente da Federação que detenha o domínio do corpo de água em que forem implantados, ou sob regime de concessão, convênio ou contrato, conforme o caso.

Parágrafo único. No caso de concessão, o concessionário poderá contratar prestadores de serviços, mediante prévia autorização do poder concedente, para execução dos serviços relativos às operações de transposição de desnível, às suas custas e sob sua responsabilidade.

Art. 4º A operação das eclusas e outros equipamentos de transposição de desnível em rios navegáveis será obrigatoriamente realizada pela concessionária de exploração dos recursos hídricos que deu causa ao barramento do curso de água.

§ 1º As normas de operação das eclusas ou outros equipamentos de transposição de desnível serão determinadas pela ANTAQ, considerando as regras de segurança da navegação e respeitadas a capacidade e potencialidades de transporte da hidrovia em atendimento às demandas dos usuários.

§ 2º A operação do serviço de transposição de desnível a que se refere o art. 2º desta Lei fica vinculada à concessão de exploração principal dos recursos hídricos no barramento, ficando vedada a cobrança pela realização daquele serviço.

Art. 5º Nos cursos de água navegáveis e potencialmente navegáveis, os estudos de inventário hidrelétrico ou relativos a outras finalidades que impliquem em construção de barragem em cursos de água deverão considerar, na localização dos eixos das barragens, o aproveitamento ótimo dos recursos hídricos, inclusive para fins de navegação.

§ 1º Nos rios de domínio da União, os estudos referidos no *caput* deverão ser submetidos ao Ministério dos Transportes, que decidirá pela necessidade ou não de instalação de dispositivos de transposição de

desnível nos barramentos determinados, sendo requisito prévio à sua aprovação pela Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL, no caso de inventário hidrelétrico.

§ 2º O Ministério dos Transportes estabelecerá os parâmetros e critérios a serem considerados nos estudos e no inventário hidrelétrico para determinação do aproveitamento ótimo dos recursos hídricos para fins de navegação.

§ 3º Os inventários hidrelétricos já realizados ou em elaboração até a data de publicação desta Lei deverão ser submetidos a análise do Ministério dos Transportes e, caso se verifique a viabilidade do aproveitamento dos cursos de água inventariados para fins de navegação, deverão se adequar ao disposto no *caput* e § 1º.

Art. 6º Nos cursos de água navegáveis e nos cursos de água potencialmente navegáveis com decisão favorável ao aproveitamento para fins de navegação, os estudos de viabilidade técnico-econômica e ambiental de barramentos hidrelétricos deverão incorporar os aspectos relativos à construção e operação de eclusa ou outro equipamento de transposição de desnível, em conformidade com diretrizes estabelecidas pelo Ministério dos Transportes.

Art. 7º No caso de concessão da exploração do aproveitamento hidrelétrico dos cursos de água, o edital de licitação deverá explicitar, quando for o caso, que o projeto e a implantação da barragem deverão ser compatíveis com a construção concomitante ou posterior de eclusas ou outros dispositivos de transposição de desnível.

Art. 8º O licenciamento e a construção de eclusas ou outros dispositivos de transposição de desnível nos cursos de água potencialmente navegáveis de domínio da União poderão ser realizados posteriormente à obra do barramento, a cargo do Ministério dos Transportes, por meio de orçamento próprio ou dotação especial.

Parágrafo único. A obra da barragem deverá ser realizada de forma que preserve a viabilidade técnica e econômica da construção de eclusas ou de outros equipamentos de transposição de desnível definidos em projeto, no caso de construção posterior.

Art. 9º O inciso V do art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.1º

V - exploração de obras ou serviços federais de barragens, contenções, eclusas e outros dispositivos de transposição hidroviária de desnível, diques e irrigações, precedidas ou não da execução de obras públicas;" (NR)

Art. 10. A Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 13-A:

"Art. 13-A. A outorga de direito de uso de recursos hídricos precedida de construção de barragem em cursos de água navegáveis ou potencialmente navegáveis deverá ser compatível com a implantação de eclusa ou outro dispositivo de transposição de desnível.

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

§ 2º O projeto e a construção da barragem deverão ser compatíveis com a implantação simultânea, ou posterior, da eclusa ou outro dispositivo de transposição de desnível.

§ 3º Consideram-se, para os efeitos desta Lei:

I - cursos de água navegáveis: as correntes, rios ou vias navegáveis constantes do Sistema Nacional de Viação, definido pela Lei n.º 12.379 de 6 de janeiro de 2011, e legislação complementar ou sucedânea.

II - cursos de água potencialmente navegáveis: aqueles que, embora não estejam relacionados no Sistema Nacional de Viação, podem adquirir a condição de navegabilidade mediante a implantação de barragens ou outras obras destinadas a propiciar quaisquer usos de recursos hídricos, construção de canais, eclusas e demais dispositivos de transposição de desníveis.

§ 4º A avaliação quanto à necessidade de implantação de eclusas e outros dispositivos para transposição hidroviária de desníveis, e respectivo cronograma, cabe ao Ministério dos Transportes a formulação da política nacional de transporte aquaviário.

§ 5º Quando definida a necessidade de implantação de eclusas ou outros dispositivos para transposição hidroviária de desníveis, a outorga de direito de uso dos recursos hídricos estará condicionada à aprovação, pelo

Ministério dos Transportes do respectivo projeto básico, definido no inciso IX do art. 6º da Lei nº 8.666, de 1993. (NR)

Art. 11. O art. 7º da Lei nº 9.984, de 17 de julho de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 7º A licitação de concessão, a operação direta ou a autorização de uso de potencial de energia hidráulica e a implantação e operação de eclusa ou outro dispositivo de transposição hidroviária de desnível em corpo de água de domínio da União são condicionados à prévia obtenção de declaração de reserva de disponibilidade hídrica pela ANA.

§ 1º A declaração de reserva de disponibilidade hídrica será requerida:

I – pela Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL, para aproveitamentos de potenciais hidráulicos;

II – pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, quando se tratar da implantação, operação direta, ou autorizada sem licitação, de eclusa ou outro dispositivo de transposição hidroviária de desnível;

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

§ 2º Quando o corpo de água for de domínio dos Estados ou do Distrito Federal, a declaração de reserva de disponibilidade hídrica será obtida em articulação com a respectiva entidade gestora de recursos hídricos.

§ 3º A declaração de reserva de disponibilidade hídrica será transformada automaticamente, pelo respectivo poder outorgante, em outorga de direito de uso de recursos hídricos à instituição ou empresa que receber da ANEEL ou da ANTAQ a concessão ou a autorização de uso do potencial de energia hidráulica.

§ 4º A declaração de reserva de disponibilidade hídrica obedecerá ao disposto no art. 13 da Lei nº 9.433, de 1997, e será fornecida em prazos a serem regulamentados por decreto do Presidente da República.” (NR)

Deputado **HOMERO PEREIRA**

Relator