



## ESPELHO DE EMENDAS DE ACRÉSCIMO DE META

### EMENDA

1

### PROGRAMA

0229 Corredor São Francisco

### AÇÃO

105S Adequação de Trechos Rodoviários na BR-101 no Estado da Bahia

### ACRÉSCIMO DE META

100,00

### PRODUTO (UNIDADE DE MEDIDA)

Trecho adequado (km)

### JUSTIFICATIVA

O Estado da Bahia possui diversas rodovias federais cortando o seu território, tais como a BR-101, apresentando péssimas condições de tráfego, prejudicando o escoamento da produção, o turismo e o trânsito regular da população. A presente emenda visa recuperar e manter a malha rodoviária federal em boas condições de tráfego, de reduzir acidentes em trechos considerados críticos. Manter essa malha em bom estado de conservação, beneficia o Estado da Bahia e outras regiões econômicas que necessariamente utilizam essa rodovia no desenvolvimento de suas atividades produtivas e comerciais. O custo do projeto será em torno de R\$ 150 milhões

### AUTOR DA EMENDA

1367 - Luiz Carreira



## ESPELHO DE EMENDAS DE ACRÉSCIMO DE META

### EMENDA

2

### PROGRAMA

0229 Corredor São Francisco

### AÇÃO

10IR Adequação de Trechos Rodoviários na BR-116 no Estado da Bahia

### ACRÉSCIMO DE META

50,00

### PRODUTO (UNIDADE DE MEDIDA)

Trecho adequado (km)

### JUSTIFICATIVA

O Estado da Bahia possui diversas rodovias federais cortando o seu território, tais como a BR-116, apresentando péssimas condições de tráfego, prejudicando o turismo e o escoamento da produção, inclusive inteligam outros Estados. A adequação (duplicação) dessa rodovia beneficiará o Estado da Bahia, bem como outras regiões que necessariamente utilizam essa rodovia.

O custo do projeto será em torno de R\$ 50 milhões.



## ESPELHO DE EMENDAS DE ACRÉSCIMO DE META

### EMENDA

3

### PROGRAMA

0631 Desenvolvimento da Infra-Estrutura Aeroportuária

### AÇÃO

107G Ampliação da Pista de Pouso e Decolagem do Aeroporto de Barreiras-BA

### ACRÉSCIMO DE META

100,00

### PRODUTO (UNIDADE DE MEDIDA)

pista ampliada (% de execução física)

### JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa ampliar a pista do aeroporto de Barreiras para 2.200m, hoje, com 1.600m, tendo em vista a necessidade de pouso e decolagem de aeronaves de maiores portes. Além de ser grande produtor agrícola, Barreiras é hoje uma grande pólo turístico. O custo financeiro da meta proposta será em torno de R\$ 8 milhões.



## ESPELHO DE EMENDAS DE ACRÉSCIMO DE META

### EMENDA

4

### PROGRAMA

0229 Corredor São Francisco

### AÇÃO

1332 Construção de Pontes na BR-030 no Estado da Bahia

### ACRÉSCIMO DE META

20,00

### PRODUTO (UNIDADE DE MEDIDA)

Obra executada (% de execução física)

### JUSTIFICATIVA

A obra já está em andamento, com 80% dos serviços executados. É importante por ser mais um ponto de integração de regiões produtoras em franco crescimento, o Oeste e o Sudoeste da Bahia, além do Norte do Estado de Minas Gerais. O valor solicitado R\$ 20 milhões irá atender as obras restantes, além dos reajustamentos previstos em lei.



## ESPELHO DE EMENDAS DE ACRÉSCIMO DE META

### EMENDA

5

### PROGRAMA

0229 Corredor São Francisco

### AÇÃO

10KA Construção de Anéis Rodoviários no Estado da Bahia

### ACRÉSCIMO DE META

6,00

### PRODUTO (UNIDADE DE MEDIDA)

Trecho pavimentado (km)

### JUSTIFICATIVA

Feira de Santana é passagem obrigatória de todo o fluxo rodoviário convergente das BR-116 e BR-324. Tendo como origem ou destino a Bahia, bem como vindo ou indo do Nordeste com destino ao Sudeste dentre outras rotas, a passagem por Feira de Santana é obrigatória. A construção desse anel rodoviário tornou-se imprescindível. Trecho implantado: 6 km. O custo financeiro do projeto é em torno de R\$ 25.000.000.

### AUTOR DA EMENDA

1367 - Luiz Carreira



## ESPELHO DE EMENDAS DE ACRÉSCIMO DE META

### EMENDA

6

### PROGRAMA

0229 Corredor São Francisco

### AÇÃO

1226 Construção de Contornos Ferroviários no Estado da Bahia

### ACRÉSCIMO DE META

21,00

### PRODUTO (UNIDADE DE MEDIDA)

Trecho construído (km)

### JUSTIFICATIVA

A falta de investimento nas ferrovias e o crescimento das cidades ocasionou uma série de conflitos da linha férrea com as zonas urbanas, trazendo insegurança à população dessas cidades, além de diminuir a velocidade dos trens, reduzindo a competitividade do transporte ferroviário. Em trechos críticos, como São Félix, Candeias, Santo Amaro e Alagoinhas, têm ocorrido diversos acidentes. Também necessita o Estado da Bahia da construção de ramais ferroviários ligando as ferrovias principais a portos, de forma a evitar o trânsito por áreas urbanas. Para tanto se faz necessário a implantação dos contornos ferroviários estimados em 27 km. O custo financeiro será em torno de 50 milhões de reais.



## ESPELHO DE EMENDAS DE ACRÉSCIMO DE META

### EMENDA

7

### PROGRAMA

1025 Promoção da Sustentabilidade de Espaços Sub-Regionais - PROMESO

### AÇÃO

10CX CONSTRUÇÃO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA

### ACRÉSCIMO DE META

40,00

### PRODUTO (UNIDADE DE MEDIDA)

Projeto apoiado (unidade)

### JUSTIFICATIVA

A presente proposição tem como finalidade garantir regularmente o abastecimento de água para a população urbana e rural, bem como propiciar o desenvolvimento da piscicultura e horticultura, a partir da construção de barragens e adutoras. Com a regularização das vazões, durante os longos períodos de estiagem, ficam viabilizados os perímetros de irrigação, turismo e lazer.



## ESPELHO DE EMENDAS DE ACRÉSCIMO DE META

### EMENDA

8

### PROGRAMA

0229 Corredor São Francisco

### AÇÃO

10NA Construção de Trechos Rodoviários no Estado da Bahia

### ACRÉSCIMO DE META

100,00

### PRODUTO (UNIDADE DE MEDIDA)

Trecho pavimentado (km)

### JUSTIFICATIVA

O Estado da Bahia possui diversas rodovias federais cortando seu território, tais como as BRs 418, 330 e 135. Todas apresentam péssimas condições de tráfego, prejudicando o escoamento da produção, o turismo e o trânsito regular da população. A presente emenda visa contemplar as referidas rodovias com construção de trechos ainda não concluídos. Manter essa malha em bom estado de conservação beneficia o Estado da Bahia e outras regiões econômicas que necessariamente utilizam estas rodovias no desenvolvimento de suas atividades produtivas e comerciais. Trata-se portanto, de ação prioritária.  
Valor estimado: R\$ 100 milhões.





## ESPELHO DE EMENDAS DE ACRÉSCIMO DE META

### EMENDA

9

### PROGRAMA

0229 Corredor São Francisco

### AÇÃO

10NI Construção do Terminal Portuário Turístico de Salvador

### ACRÉSCIMO DE META

100,00

### PRODUTO (UNIDADE DE MEDIDA)

Obra executada (% de execução física)

### JUSTIFICATIVA

A Cidade de Salvador possui uma vocação para atendimento de passageiros de cruzeiros marítimos. Anualmente a cidade atende a aproximadamente 60 escalas de navios de cruzeiros, com potencial de crescimento, estando entre os três destinos mais procurados do Brasil. A isso impõe-se a necessidade de um novo terminal para atender as exigências de segurança das novas legislações portuárias. O terminal portuário turístico será localizado no Bairro do Comércio e a sua construção faz parte da estratégia de revitalização da área comercial da Cidade Baixa, em Salvador.

### AUTOR DA EMENDA

1367 - Luiz Carreira



## ESPELHO DE EMENDAS DE ACRÉSCIMO DE META

### EMENDA

10

### PROGRAMA

0379 Desenvolvimento da Agricultura Irrigada

### AÇÃO

5314 Implantação do Perímetro de Irrigação Baixio de Irecê com 59.375 ha no Estado da Bahia

### ACRÉSCIMO DE META

20,00

### PRODUTO (UNIDADE DE MEDIDA)

Projeto executado (% de execução física)

### JUSTIFICATIVA

A degradação dos solos e a escassez de água são os principais entraves que vem aumentando o êxodo rural. Elevar a produção e a produtividade, com uso racional de água no setor agrícola, requer atuação do poder público nesse segmento. Na Bahia existem vários projetos em fase de implantação, dentre os quais consta o Baixio de Irecê, não contemplado com recursos suficientes para sua conclusão. Daí, existem atrasos nos cronogramas. Nesse sentido, a presente emenda visa priorizar o referido projeto para o próximo orçamento.

### AUTOR DA EMENDA

1367 - Luiz Carreira



## ESPELHO DE EMENDAS DE ACRÉSCIMO DE META

### EMENDA

11

### PROGRAMA

0379 Desenvolvimento da Agricultura Irrigada

### AÇÃO

1692 Implantação do Perímetro de Irrigação Salitre com 31.305 ha no Estado da Bahia

### ACRÉSCIMO DE META

15,00

### PRODUTO (UNIDADE DE MEDIDA)

Projeto executado (% de execução física)

### JUSTIFICATIVA

A degradação dos solos e a escassez de água são os principais entraves que vem aumentando o êxodo rural. Elevar a produção e a produtividade, com uso racional de água no setor agrícola, requer atuação do poder público nesse segmento. Na Bahia existem vários projetos em fase de implantação, dentre os quais consta o projeto Salitre, não contemplado com recursos suficientes para sua conclusão. Daí, existem atrasos nos cronogramas. Nesse sentido, a presente emenda visa priorizar o referido projeto para o próximo orçamento.

### AUTOR DA EMENDA

1367 - Luiz Carreira



## ESPELHO DE EMENDAS DE ACRÉSCIMO DE META

### EMENDA

12

### PROGRAMA

0379 Desenvolvimento da Agricultura Irrigada

### AÇÃO

10GQ Implantação do Projeto de Irrigação Cruz das Almas no Estado da Bahia

### ACRÉSCIMO DE META

20,00

### PRODUTO (UNIDADE DE MEDIDA)

Projeto executado (% de execução física)

### JUSTIFICATIVA

Localizado no semi-árido baiano, no município de Casa Nova-Bahia, no mais importante pólo de agricultura irrigada do Nordeste (Juazeiro-Petrolina), o projeto contribuirá na consolidação da fruticultura e responderá pela ampliação da produção de álcool e açúcar regional. As experiências de outros projetos públicos implantados pela CODEVASF no submédio São Francisco, contribuirão de forma substancial para o sucesso do empreendimento de mais 33.000 hectares a serem implantados. Possuindo solos classificados como de grande aptidão para irrigação, a área será irrigada com água de boa qualidade captada na barragem de Sobradinho. Pretende-se atender uma demanda de pequenos, médios e grande produtores. Quando da sua matuação, espera-se que sejam gerados 38.400 empregos diretos, 76.800 indiretos, beneficiando 230.400 pessoas. Estima-se uma receita bruta de R\$ 297.000.000,00 por ano.



## ESPELHO DE EMENDAS DE ACRÉSCIMO DE META

### EMENDA

13

### PROGRAMA

1295 Descentralização dos Sistemas de Transporte Ferroviário Urbano de Passageiros

### AÇÃO

5366 Implantação do Trecho Lapa-Pirajá do Sistema de Trens Urbanos de Salvador - BA

### ACRÉSCIMO DE META

38,00

### PRODUTO (UNIDADE DE MEDIDA)

Trecho implantado (% de execução física)

### JUSTIFICATIVA

Obra iniciada em 1999 com financiamento do BIRD, tendo como mutuário a CBTU. O metrô da capital encontra-se bastante defasado frente aos prazos originalmente definidos no contrato de financiamento. O atraso decorre das constantes suspensões do repasse de recursos do orçamento federal. Tornou-se, portanto, crítica a situação da continuidade dessa obra de relevância para a cidade de Salvador, que foi drasticamente excluída do orçamento de 2005, e não foi sequer considerada no PLDO para 2006. A capital baiana é a única das cinco maiores metrópoles do País que ainda não dispõe de serviços de metrô (mesmo com dificuldades, as demais metrópoles encontram-se ampliando trechos de sistemas já implantados). O projeto vem se arrastando por falta de recursos federais, e o Banco Mundial já enviou correspondência ao Ministro Palloci aventando a possibilidade de cancelamento do contrato.  
Valor estimado: R\$ 129 milhões.



## ESPELHO DE EMENDAS DE ACRÉSCIMO DE META

### EMENDA

14

### PROGRAMA

0229 Corredor São Francisco

### AÇÃO

100D Implantação e Melhoria de Transportes Ferroviários no Estado da Bahia

### ACRÉSCIMO DE META

50,00

### PRODUTO (UNIDADE DE MEDIDA)

Obra executada (% de execução física)

### JUSTIFICATIVA

Conhecida como Linha Centro, a ligação ferroviária entre Juazeiro e Alagoinhas e daí para Simões Filho, na Região Metropolitana de Salvador, constitui-se em importante ligação para o transporte de grãos complementando o Projeto Multimodal envolvendo a Hidrovia do Rio São Francisco e o Terminal de Grãos Agrícolas da Baía de Aratú. A implantação do trecho Juazeiro-Salvador já se faz necessária para melhorar o transporte de fertilizantes, combustível e minério. Futuramente ensejará ligação importante com o bi-polo constituído pelas cidades de Juazeiro (BA) e Petrolina (PE), sendo importante para a exportação dos produtos daquela região pelos portos baianos, com interligação com a Ferrovia Transnordestina, apresentando-se como importante projeto de integração regional da Bahia com o interior dos demais Estados da Região Nordeste. Dentro desse quadro, diversos ramais foram identificados como necessários, destacando como prioritário, o trecho Salvador - Juazeiro.  
Extensão do trecho: 554 km.  
O custo financeiro do projeto é em torno de R\$ 150 milhões.



## ESPELHO DE EMENDAS DE ACRÉSCIMO DE META

### EMENDA

15

### PROGRAMA

0229 Corredor São Francisco

### AÇÃO

7330 Instalação de Estação de Tratamento de Resíduos Tóxicos no Porto de Aratu - BA

### ACRÉSCIMO DE META

100,00

### PRODUTO (UNIDADE DE MEDIDA)

Sistema implantado (% de execução física)

### JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa instalar no Porto de Aratú uma Estação de Tratamento de Resíduos Tóxicos, devido ao grande volume de resíduos movimentados pelo Porto, evitando com isso doenças crônicas na população vizinha e nos operários do porto.  
O valor estimado do projeto é de R\$ 6.500.000,00.



## ESPELHO DE EMENDAS DE ACRÉSCIMO DE META

### EMENDA

16

### PROGRAMA

1295 Descentralização dos Sistemas de Transporte Ferroviário Urbano de Passageiros

### AÇÃO

5168 Modernização do Trecho Calçada-Paripe do Sistema de Trens Urbanos de Salvador - BA

### ACRÉSCIMO DE META

10,00

### PRODUTO (UNIDADE DE MEDIDA)

Sistema modernizado (% de execução física)

### JUSTIFICATIVA

Conclusão do Trecho Calçada-Paripe, obra iniciada em 1999 que integra o conjunto de obras do Sistema Integrado de Transporte Urbano de Salvador, com financiamento do BIRD tendo como mutuário a CBTU, e teve seu ritmo bastante reduzido devido a falha de recursos.





## ESPELHO DE EMENDAS DE ACRÉSCIMO DE META

### EMENDA

17

### PROGRAMA

0220 Manutenção da Malha Rodoviária Federal

### AÇÃO

3E31 Recuperação de Trechos Rodoviários - Entr. BR-116 - Entr. BA-460 - na BR-242/BA

### ACRÉSCIMO DE META

160,00

### PRODUTO (UNIDADE DE MEDIDA)

Trecho recuperado (km)

### JUSTIFICATIVA

O Estado da Bahia possui diversas rodovias federais cortando seu território, tais como as BRs 020, 101, 116, 135, 235, 242 e 407. Todas apresentam péssimas condições de tráfego, prejudicando o escoamento da produção, o turismo e o trânsito regular da população. A presente emenda visa recuperar e manter a espinha dorsal da malha rodoviária federal na Bahia, que é a BR 242, em boas condições de tráfego, de reduzir acidentes em trechos considerados críticos. Manter essa malha em bom estado de conservação beneficia o Estado e outras regiões econômicas que necessariamente utilizam estas rodovias no desenvolvimento de suas atividades produtivas e comerciais. Trata-se portanto, de ação prioritária.

Valor estimado: R\$ 80 milhões.



## ESPELHO DE EMENDAS DE ACRÉSCIMO DE META

### EMENDA

18

### DESAFIO

- 7 Reduzir as desigualdades regionais e intra-regionais com integração das múltiplas escalas espaciais (nacional, macrorregional, sub-regional e local), estimulando a participação da sociedade no desenvolvimento local

### PRIORIDADE

- 3 Realizar 28% do Processo de Revitalização da Bacia do São Francisco

### ACRÉSCIMO DE META

22,00

### JUSTIFICATIVA

A Hidrovia do Rio São Francisco apresenta-se como um projeto de integração nacional, já que possibilita a ligação da Região Centro Oeste com a Nordeste. O bi-polo Juazeiro-Petrolina é hoje importante centro produtor de frutas, açúcar e, num raio de 300 km encontra-se importantes projetos de fruticultura e avicultura. A operação da Hidrovia atualmente é muito pequena, devido ao assoreamento do Rio e a degradação das matas ciliares, o que permite comboios de no máximo 1.200 toneladas. Entretanto a recuperação ambiental do Rio São Francisco, principalmente no tocante à recuperação das matas ciliares contribuirá para a manutenção de um canal de 3m de profundidade propiciando a navegação de comboios com até 10 mil toneladas. As obras propostas são importantes para o alcance de uma navegação economicamente viável, possibilitando ainda a redução do transporte de grãos para o interior do Nordeste, complementando a implantação da Ferrovia Transnordestina (Petrolina-Salgueiro-Missão Velha), ampliando a competitividade dos empreendimentos frutícolas e avícolas no agreste nordestino. O custo financeiro será em torno de R\$ 100 milhões.



## ESPELHO DE EMENDAS DE CANCELAMENTO DE META

### EMENDA

19

### DESAFIO

- 7 Reduzir as desigualdades regionais e intra-regionais com integração das múltiplas escalas espaciais (nacional, macrorregional, sub-regional e local), estimulando a participação da sociedade no desenvolvimento local

### PRIORIDADE

- 2 Realizar 34% da Integração da Bacia do São Francisco com as Bacias do Nordeste Setentrional

### META A CANCELAR

34,00

### JUSTIFICATIVA

A despeito da disputa ferrenha com base em diferentes estudos sobre os impactos socioambientais, não resta dúvida de que o empreendimento proposto para a integração de bacias se daria com base na infra-estrutura hídrica já existente e não prevê, de fato, a democratização do acesso à água no semi-árido nordestino, ao contrário de um processo de revitalização do Rio, que efetivamente dará uma contribuição econômica real para região.

Embora o Projeto tenha recebido licença ambiental prévia, mesmo que repleto de inúmeros condicionantes, o próprio EIA/RIMA do Ministério da Integração Nacional prevê uma demanda de consumo prioritário - humano, animal e industrial - para 2025 na ordem de 43,8 m<sup>3</sup>/s. Esse volume, segundo o professor de Hidrologia e Irrigação da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, João Abner Guimarães Filho, pode ser perfeitamente atendido pelas fontes locais já existentes. Para isso, bastaria uma infra-estrutura adequada de adutoras. Essa solução já vêm sendo desenvolvida pelos governos dos Estados do Rio Grande do Norte e do Ceará com bons resultados.

Com isso, os propalados 12 milhões de habitantes da bacia do rio São Francisco dispõem de 360 m<sup>3</sup>/s para atender 335 m<sup>3</sup>/s de seus usos já outorgados pela Agência Nacional de Águas (ANA). Já o Ceará, com uma população de 7,5 milhões de habitantes, apresenta uma oferta potencial de 215 m<sup>3</sup>/s para atender um consumo atual de cerca de 54 m<sup>3</sup>/s; o Rio Grande do Norte, com uma população 2,7 milhões de habitantes dispõe de uma vazão garantida de 70 m<sup>3</sup>/s para atender uma demanda de 33 m<sup>3</sup>/s. Até mesmo na Paraíba, o menos dotado de recursos hídricos da região, apresenta-se com um superávit significativo, pois sua disponibilidade é de 32 m<sup>3</sup>/s para uma demanda de 21 m<sup>3</sup>/s.

A despeito da "guerra dos números", o fato é que o projeto de transposição, da forma como foi colocado, atenderá diretamente apenas 5% da superfície do semi-árido. Na realidade, o papel do governo federal se restringiria à construção da obra e à definição da Companhia Hidrelétrica do São Francisco (Chesf) como gestora do projeto de grandeza nacional. A definição final dos critérios e das formas como a água transportada será distribuída e cobrada dos usuários ficará a cargo das companhias estaduais de abastecimento.

Na verdade, um programa para revitalizar e buscar a sustentabilidade da Bacia do São Francisco é uma unanimidade entre todos os envolvidos na questão. Ação humana vem provocando degradação crescente do Rio. A revitalização ainda não é uma realidade para os que vivem e dependem das águas de um dos mais importantes rios do País. Nesse quesito, promessas e planos até bem elaborados contrastam com a escassez de recursos e a falta de articulação entre os diferentes níveis de governo. Daí a necessidade de se redirecionar os recursos voltados para a integração para, primeiramente, serem direcionados para programas de revitalização.



## ESPELHO DE EMENDAS DE CANCELAMENTO DE META

### EMENDA

20

### DESAFIO

- 7 Reduzir as desigualdades regionais e intra-regionais com integração das múltiplas escalas espaciais (nacional, macrorregional, sub-regional e local), estimulando a participação da sociedade no desenvolvimento local

### PRIORIDADE

- 2 Realizar 34% da Integração da Bacia do São Francisco com as Bacias do Nordeste Setentrional

### META A CANCELAR

29,00

### JUSTIFICATIVA

A despeito da disputa ferrenha com base em diferentes estudos sobre os impactos socioambientais, não resta dúvida de que o empreendimento proposto para a integração de bacias se daria com base na infra-estrutura hídrica já existente e não prevê, de fato, a democratização do acesso à água no semi-árido nordestino, ao contrário de um processo de revitalização do Rio, que efetivamente dará uma contribuição econômica real para região.

Embora o Projeto tenha recebido licença ambiental prévia, mesmo que repleto de inúmeros condicionantes, o próprio EIA/RIMA do Ministério da Integração Nacional prevê uma demanda de consumo prioritário - humano, animal e industrial - para 2025 na ordem de 43,8 m<sup>3</sup>/s. Esse volume, segundo o professor de Hidrologia e Irrigação da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, João Abner Guimarães Filho, pode ser perfeitamente atendido pelas fontes locais já existentes. Para isso, bastaria uma infra-estrutura adequada de adutoras. Essa solução já vêm sendo desenvolvida pelos governos dos Estados do Rio Grande do Norte e do Ceará com bons resultados.

Com isso, os propalados 12 milhões de habitantes da bacia do rio São Francisco dispõem de 360 m<sup>3</sup>/s para atender 335 m<sup>3</sup>/s de seus usos já outorgados pela Agência Nacional de Águas (ANA). Já o Ceará, com uma população de 7,5 milhões de habitantes, apresenta uma oferta potencial de 215 m<sup>3</sup>/s para atender um consumo atual de cerca de 54 m<sup>3</sup>/s; o Rio Grande do Norte, com uma população 2,7 milhões de habitantes dispõe de uma vazão garantida de 70 m<sup>3</sup>/s para atender uma demanda de 33 m<sup>3</sup>/s. Até mesmo na Paraíba, o menos dotado de recursos hídricos da região, apresenta-se com um superávit significativo, pois sua disponibilidade é de 32 m<sup>3</sup>/s para uma demanda de 21 m<sup>3</sup>/s.

A despeito da "guerra dos números", o fato é que o projeto de transposição, da forma como foi colocado, atenderá diretamente apenas 5% da superfície do semi-árido. Na realidade, o papel do governo federal se restringiria à construção da obra e à definição da Companhia Hidrelétrica do São Francisco (Chesf) como gestora do projeto de grandeza nacional. A definição final dos critérios e das formas como a água transportada será distribuída e cobrada dos usuários ficará a cargo das companhias estaduais de abastecimento.

Na verdade, um programa para revitalizar e buscar a sustentabilidade da Bacia do São Francisco é uma unanimidade entre todos os envolvidos na questão. Ação humana vem provocando degradação crescente do Rio. A revitalização ainda não é uma realidade para os que vivem e dependem das águas de um dos mais importantes rios do País. Nesse quesito, promessas e planos até bem elaborados contrastam com a escassez de recursos e a falta de articulação entre os diferentes níveis de governo. Daí a necessidade de se redirecionar uma parte dos recursos voltados para a integração para, primeiramente, serem direcionados para programas de revitalização.



## ESPELHO DE EMENDAS AO TEXTO DA LEI

### EMENDA

21

MODALIDADE	TIPO DE EMENDA	REFERÊNCIA
Deputado Federal	Modificativa	Corpo da lei - Artigo 44 Parágrafo 1 Inciso I Alinea c

### TEXTO PROPOSTO

- I. No caso dos Municípios:
- a) 3 (três) e 8 (oito) por cento, para Municípios com até 25.000 (vinte e cinco mil) habitantes;
  - b) 5 (cinco) e 10 (dez) por cento, para os demais Municípios localizados nas áreas da Agência de Desenvolvimento do Nordeste - ADENE e da Agência do Desenvolvimento da Amazônia - ADA e na Região Centro-Oeste;
  - c) 20 (vinte) e 40 (quarenta) por cento, para os demais;
- II. No caso dos Estados e Distrito Federal
- a) 10 (dez) e 20 (vinte) por cento, se localizados nas áreas da Agência de Desenvolvimento do Nordeste - ADENE e da Agência de Desenvolvimento da Amazônia - ADA e na Região Centro-Oeste, e
  - b) 20 (vinte) e 40 (quarenta) por cento, para os demais.

### JUSTIFICATIVA

Esta emenda propõe a manutenção dos percentuais existentes na LDO para 2005 no que se refere à previsão de contrapartida dos Estados, Distrito Federal e Municípios aos recursos recebidos por meio de transferências voluntárias. Vale ressaltar que o PLDO para 2006 mantém os limites mínimos, mas altera substancialmente os limites máximos de contrapartida. Esse aumento inviabilizará a celebração de um grande número de convênios com municípios, sobretudo com os menores e mais necessitados, que ficarão impedidos de arcar com os recursos relativos à contrapartida. Situação similar alcança também os estados. Note-se que o PLDO inverte as contrapartidas de grande parte desses entes - enquanto na LDO para 2005, o percentual máximo de contrapartida limita-se a 40%, no PLDO para 2006 esse número sobe para 60% -, tornando os montantes de responsabilidade dos convenientes maiores que os recursos oriundos da transferência voluntária.



## ESPELHO DE EMENDAS AO TEXTO DA LEI

### EMENDA

22

#### MODALIDADE

Deputado Federal

#### TIPO DE EMENDA

Aditiva

#### REFERÊNCIA

Corpo da lei - Artigo 79 Inciso III

### TEXTO PROPOSTO

...- a entrega de recursos a unidades federadas e seus Municípios, na forma e condições detalhadas no Anexo da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996, alterado pela Lei complementar nº 102, de 11 de julho de 2000.

### JUSTIFICATIVA

Com o advento da Lei Complementar nº 87/96, os Estados foram compelidos, para atender diretrizes políticas e econômicas do País, a desonerar parte substancial de sua base tributável, representada pelas exportações de produtos primários e semi-elaborados. O modelo tributário instituído pela Lei Complementar nº 87/96 provocou grave impacto na receita do ICMS, com perdas significativas para as unidades federadas. De 1996 a 2004, o montante acumulado de perdas foi de R\$ 100 bilhões, sendo que, quando deduzidas as compensações da União, as perdas remanescentes montam em R\$ 61,7 bilhões. Considerando-se que conceito de ressarcimento das perdas decorrentes da desoneração do ICMS nas exportações foi consagrado na Constituição Federal de 1988 e reafirmado pela Emenda Constitucional nº 42/03 (art. 91 do ADCT), como um dos princípios fundamentais ao equilíbrio do pacto federativo, já plenamente combalido, observa-se que o percentual de ressarcimento da União para os Estados vem decrescendo substancialmente nos últimos dois anos. Desde 1996, o montante ressarcido aos Estados pela União não tem sido suficiente para compensar a totalidade das perdas. Todavia nos dois últimos anos, com a expansão das exportações, a defasagem entre as perdas do ICMS e o respectivo ressarcimento se agravou consideravelmente. A totalidade das perdas dos Estados, diz respeito tanto à desoneração das exportações de produtos primários e semi-elaborados quanto às decorrentes de créditos de bens do ativo permanente.



## ESPELHO DE EMENDAS AO TEXTO DA LEI

### EMENDA

23

#### MODALIDADE

Deputado Federal

#### TIPO DE EMENDA

Supressiva

#### REFERÊNCIA

Corpo da lei - Artigo 2 Parágrafo 2

### TEXTO PROPOSTO

Suprima-se o texto atual.

### JUSTIFICATIVA

O artifício de limitar a estimativa de receitas a 16% do PIB não produz nenhum efeito real na redução da carga tributária. Somente impossibilita a reestimativa da receita, historicamente realizada pelo Congresso Nacional. Considerando a crescente arrecadação das receitas públicas em 2005 - que supera, no primeiro quadrimestre o valor estimado na LOA 2005 - e o movimento de desaceleração no crescimento da economia, pode-se prever, para o período corrente, valor superior a 16% do PIB para a carga tributária relativa às receitas administradas pelo Tesouro. Portanto, por analogia, estabelecer limite para estimativa será inócuo em termos de redução de carga tributária, além de retirar do Congresso Nacional a prerrogativa histórica de reestimativa de receita.



## ESPELHO DE EMENDAS AO TEXTO DA LEI

### EMENDA

24

#### MODALIDADE

Deputado Federal

#### TIPO DE EMENDA

Supressiva

#### REFERÊNCIA

Corpo da lei - Artigo 3

### TEXTO PROPOSTO

Suprima-se o texto atual.

### JUSTIFICATIVA

O Governo Federal divulgou que embora o acordo com o FMI tenha deixado de ser renovado, a meta de resultado primário em 4,25% do PIB seria mantida. Entretanto, o PLDO contém um artigo que permite a redução do superávit em até R\$ 3 bilhões, o que representa uma redução de 3,2% em relação a meta de superávit, se considerarmos o valor absoluto de R\$ 92 bilhões para a meta. Esse artifício nos sugere um posicionamento de cunho político, que aparentemente satisfaz os critérios impostos pelo FMI e mantém a austeridade fiscal, mas na realidade demonstra a intenção de se flexibilizar a meta de resultado primário num momento próximo às eleições de 2006.

### AUTOR DA EMENDA

1367 - Luiz Carreira