



Senado Federal
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

EMENDA Nº
(PEC nº 187, de 2019)

Altere-se o parágrafo único do Art 4º, ficando com a seguinte redação:

“ Art 4º

.....

Parágrafo único. Parte das receitas públicas desvinculadas em decorrência do disposto nesse artigo deverá, pelo menos, 25% ser destinada a projetos e programas voltados à erradicação da pobreza e 25% a investimentos em infraestrutura de transporte e logística.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa definir os parâmetros mínimos a serem utilizados do superávit financeiro gerado e reduzir o déficit orçamentário para manutenção, adequação ou construção da infraestrutura federal de logística e de transporte.

No modal rodoviário, o relatório de gestão do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT 2018, mostra que o órgão tem uma carteira de quase 50 bilhões em contratos e mais de 1000 contratos entre ativos e paralisados.

Destes, 153 contratos são de construção ou adequação e 663 de manutenção de rodovias. Entretanto o orçamento do DNIT para 2020 é de apenas 4,6 bilhões.

O investimento médio anual do DNIT em manutenção de rodovias caiu de R\$ 7,3 Bilhões em 2010 para R\$ 4,2 bilhões em 2018, e agora a LOA 2020 tem previsão de 3,1 bilhões, sendo o menor valor da história do DNIT, o que muito provavelmente, levará a malha a um colapso, nos próximos 2 a 4 anos. Assim, haverá uma piora significativa na condição da malha podendo chegar ao pior patamar histórico, ocorrido entre 2003 e 2005, se não for revertida essa situação.





Para as obras de Duplicação, Adequação ou Construção de Rodovias haverá também uma piora na situação apresentada entre 2014 e 2019, pois a previsão orçamentária de R\$ 1,6 bilhões, destinados, é significativamente inferior a carteira de obras já contratadas pelo DNIT.

No PLOA de 2020 teremos uma queda de 43,6 % em relação ao volume médio investido nesta década.

Segundo o Siga Brasil, a evolução Orçamentária (valores pagos + RAP), entre 2014 e 2018, considerando RODOVIAS (Manutenção, Duplicação, Adequação ou Construção), FERROVIAS, HIDROVIAS, PORTOS, foi negativa, em 21 unidades da federação.

Segundo estudos do IBL, o custo mínimo da sociedade para trafegar em uma rodovia adequadamente mantida no Brasil, considerados os gastos com combustíveis, pneus, peças, manutenção e acidentes, gira em torno de R\$ 306 bilhões/ano.

Enquanto não investir adequadamente, este custo pode chegar ao patamar de 317 Bilhões/ ano, ou seja, em quatro a cinco anos, só os gastos que os usuários terão por não trafegar em boas rodovias poderá chegar a 50 bilhões.

Em relação a todos os modais, os investimentos federais em infraestrutura vêm caindo num patamar de 6,6% ao ano. E relacionado ao PIB, na última década, houve uma diminuição de 15% em valores atualizados, estando no menor patamar de investimento da história. Ou seja, o setor precisa claramente de investimentos públicos para gerar emprego, renda e desenvolvimento regional.

Desta forma, a proposta apresentada trará retorno imediato à sociedade. Estudos do Banco Mundial mostram que, para cada R\$ 1 investido em infraestrutura, o retorno à sociedade é de até 4 vezes esse valor. Assim, estaríamos multiplicando por 4 o valor investido do superávit financeiro esperado.





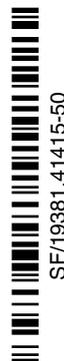
Senado Federal
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

A necessidade de ampliar os recursos na área social visa a reduzir pelo menos à metade, até 2030, a proporção de homens, mulheres e crianças que vivem na pobreza extrema, em todas as suas dimensões. Essa é uma das metas do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável número 1: “Erradicação da Pobreza”. De acordo com as realidades nacionais, cada país deverá assumir o compromisso de cumprir a meta e colaborar com o desenvolvimento local. No Brasil, o tema faz parte da agenda de trabalho de diversos segmentos: governo, setor privado, academia e sociedade civil organizada

Sala da Comissão,

Senador **WELLINGTON FAGUNDES**

PL/MT



SF/19381.41415-50