

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÕES Nº , DE 2003
(Do Sr. Geraldo Resende)

Solicita informações ao Sr. Ministro dos Transportes sobre cronogramas e planos de trabalho do plano emergencial do Ministério dos Transportes para a recuperação da malha rodoviária federal e o volume de recursos originários da CIDE aplicados nas estradas federais.

Senhor Presidente:

Requeiro a V. Exa., com base no art. 50, da Constituição Federal, e nos arts. 115 e 116, do Regimento Interno que, ouvida a Mesa, sejam solicitadas, ao Sr. Ministro dos Transportes, as seguintes informações:

1. Cronograma e plano de trabalho do plano emergencial do Ministério dos Transportes para a recuperação da malha rodoviária federal;
2. Volume de recursos originários da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide), aplicados na malha rodoviária federal, desde sua instituição.

JUSTIFICAÇÃO

Há 14 anos nenhuma das rodovias federais de Mato Grosso do Sul, que hoje totalizam três mil quilômetros de malha, não recebem obras para melhoria da qualidade, segundo informações do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes). Somente obras paliativas de recuperação emergente, como tapa-buracos foram realizadas nesse período.

O ponto mais crítico está na BR-267, entre Nova Alvorada e Porto XV, trecho de capacidade insuficiente para suportar a massa aplicada pelo trânsito de carretas, o que aumenta o nível de risco representado pelos buracos. Ali, a única solução é a construção de uma terceira via, o que implicaria em investir perto de R\$ 200 milhões. Contudo, o DNIT em 2004 tem orçamento de R\$ 120 milhões, dos quais R\$ 83 milhões já empenhados.

É certo que parte dessa situação é reflexo do fato de contarmos no Estado com apenas uma balança para averiguação do peso dos veículos, a qual, diga-se de passagem, funciona precariamente.

Para fomentar o caos, em Mato Grosso do Sul, o fenômeno da estadualização de rodovias federais, rendeu ao Estado, irrisórios 16% do montante dos gastos estaduais na manutenção das rodovias federais.

Especialistas como os da Associação Brasileira da Infra-Estrutura e das Indústrias de Base (Abdib), afirmam estamos próximos a um colapso na infra-estrutura de transportes, isso porque o Brasil cresce, principalmente em função dos recordes que bate ano-a-ano na produção agropecuária, efetivamente o agronegócio impulsiona nosso País.

Segundo a Associação de Comércio Exterior (AEB) em 2005 crescerá em 11% o volume de cargas exportáveis, chegando a 410 milhões de toneladas. Agora confrontemos isso com o fato de que metade dos 57 mil quilômetros que formam a principal parte da malha rodoviária do País, está com pavimento em estado deficiente, ruim ou péssimo. Resultado estimativo: 25% do preço da soja no Centro-Oeste será gasto com frete.

O Mato Grosso do Sul é das engrenagens principais da alavanca que é o agronegócio. Corremos sério risco de produzirmos mais do que podemos escoar. O que fazer então? Pedir para nossos produtores, criadores, técnicos e pesquisadores trabalharem menos?

A solução é tão evidente quanto o problema: aplicação dos recursos originários da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide). Ora, desde que foi instituída em 2001, a Cide já arrecadou R\$ 18 bilhões, sendo que para recuperar a malha rodoviária seriam necessários R\$ 8 bilhões, porém, até meados deste ano apenas R\$ 3 bilhões foram aplicados nas estradas.

O Presidente Lula prometeu em Julho passado, a liberação imediata de R\$ 6 bilhões para a recuperação das rodovias, em resposta à reivindicação de caminhoneiros representados pelo Movimento União Brasil Caminhoneiro e pela Frente Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas. Já o ministro dos Transportes prevê investimentos de R\$ 32 bilhões nos próximos quatro anos, contando com R\$ 19,2 bilhões da iniciativa privada.

O que existe de fato, é uma dotação de R\$ 3,5 bilhões no Orçamento Geral da União para a área de transportes em 2005.

Consta que o governo federal pretende, com um plano de emergência, refazer 7 mil quilômetros de rodovias neste ano e mais 4.225 quilômetros até abril de 2005, a tempo de evitar a “crise de abundância”.

Ressalte-se que 70% das obras deste plano emergencial já estão contratadas. Cabe ao Governo Federal, agora que está com suas

contas pagas junto às construtoras de estradas, fiscalizar rigidamente a execução das obras, para evitar a tradicional morosidade creditada à falta de pagamento.

Torna-se imprescindível o acompanhamento dessas obras, através de informações como cronogramas e planos de trabalho - este é o fulcro de nosso Requerimento - de forma que possamos tanto prestar contas à população que representamos, quanto fiscalizar o andamento dessas obras de suma importância para a continuidade do desenvolvimento econômico do País, extirpando barreiras e entraves para o trabalho árduo e produtivo de nossa gente, tanto no campo quanto nas cidades, o maior valor do brasileiro.

Sala das Sessões, em de setembro de 2004 .

Deputado Geraldo Resende - PPS/MS