

Atraso na Aprovação do Orçamento de 2015

Conforme cronograma previsto constitucionalmente, a Lei Orçamentária Anual – LOA – deve ser enviada ao Congresso Nacional até o dia 31 de agosto do ano anterior à sua execução. No Congresso Nacional, a LOA é enviada à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização (CMO)¹ para apreciação e, em plenário, os deputados e senadores tem o prazo de até o final de cada legislatura para aprovar a LOA.

Apesar dessa definição, o cronograma não foi cumprido no caso da LOA 2015. Aprovado pelo Congresso Nacional apenas em 17 de março de 2015, com quase três meses de atraso, o Orçamento para 2015 seguiu para a sanção da Presidente da República e, depois disso poderá ser executado por órgãos da administração direta e indireta.

Na falta da aprovação da LOA pelo Congresso Nacional, a Presidente da República usou a prerrogativa que lhe confere o art. 62, combinado com o art. 167 da Constituição Federal (CF), para editar a Medida Provisória nº 667, de 2

de janeiro de 2015, que abriu créditos extraordinários em favor dos Órgãos da Administração Pública e das Empresas Estatais, que constavam no Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA-2015).

Essa Medida Provisória autorizou um montante total de R\$ 74 bilhões, dos quais R\$ 38,8 bilhões são destinados aos Órgãos da Administração Pública e R\$ 35,2 bilhões às Empresas Estatais. Para o Ministério dos Transportes, principal órgão vinculado aos investimentos em infraestrutura de transporte, foi

disponibilizado um montante de R\$ 4,6 bilhões. Diante de todo esse atraso para a aprovação do Orçamento e da atual situação das contas públicas, surge uma inquietação: como ficará a situação das obras e dos investimentos em transporte?

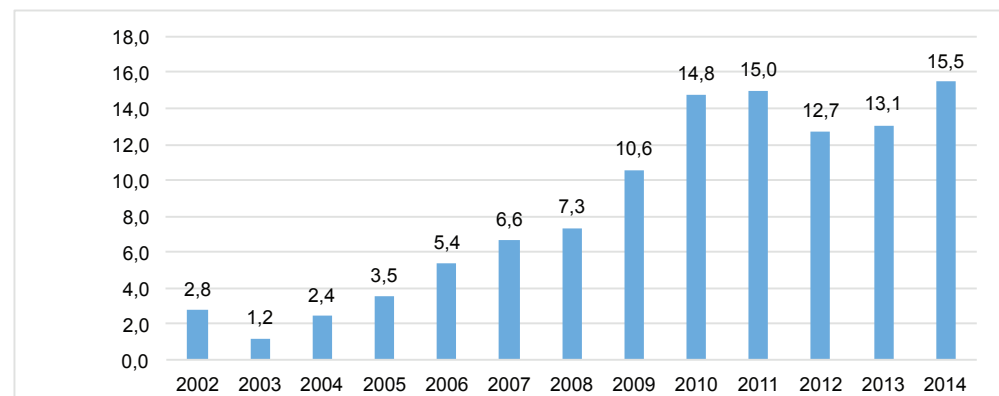
É importante destacar que, apesar de sua importância para o desenvolvimento do país, a infraestrutura de transporte é um dos maiores entraves no Brasil. Em entrevista recente, a diretora do FMI, Christine Lagarde, recomendou que o Brasil promova e amplie

seus investimentos para melhorar a infraestrutura do país. O Fórum Econômico Mundial, em estudo que analisa o período 2014/2015, divulga a avaliação relativa dos países em relação à qualidade geral e da infraestrutura de transporte. Esse estudo aponta que o Brasil ocupa a 131ª posição geral, a 122ª em rodovias, a 95ª em ferrovias, a 122ª em portos e a 113ª aeroportos.

Entre os anos de 2002 e 2014, houve uma evolução dos investimentos totais pagos em infraestrutura de transporte (Gráfico 1). Acredita-se, entretanto, que estes investimentos não são suficientes para atender às necessidades do País. Os dados orçamentários evidenciam a necessidade de ações coordenadas para a retomada do investimento em transporte.

Conforme apresentado na Tabela 01, um ponto que chama a atenção é que o valor autorizado para todos os modais é de R\$18,7 bilhões, conforme a LOA de 2014. Entretanto valor efetivamente pago no exercício é de apenas R\$5,8 bilhões. O valor não executado corresponde portanto a R\$12,9 bilhões, o que poderá ser convertido em restos a pagar e comprometer a execução orçamentária dos próximos anos.

Gráfico 01: Evolução dos Investimentos Diretos da União e das Empresas Estatais em Infraestrutura de Transporte - Total Pago



Fonte: Siga Brasil

Dada a importância dos investimentos públicos em infraestrutura de transporte, a CNT acompanha mensalmente a execução orçamentária por meio dos dados disponibilizados pelo Siga Brasil². Esse acompanhamento revela que as perspectivas não são boas. Em condições normais, a execução orçamentária para o setor de transporte já é considerada insatisfatória, e diante do atual cenário, espera-se que os investimentos públicos federais sejam ainda menores do que os registrados nos últimos anos.

O Plano CNT de Transporte e Logística 2014 concluiu que, para o Brasil voltar a crescer, desenvolver-se e ter uma infraestrutura eficiente de transporte, é necessário um aporte de R\$987,18 bilhões, que abrange diversos tipos de intervenções em 2.045 projetos, nas

seguintes áreas: rodoviária, ferroviária, navegação interior, aeroportuária, portuária e terminais.

Como evidenciado, o setor de transporte, que necessita de uma ampla política de investimentos, tem sido beneficiado em patamares insuficientes pelos investimentos públicos federais. Essa situação pode agravar-se com o atraso na aprovação da LOA 2015, pois dificulta a execução de intervenções indispensáveis a reestruturação do sistema de transporte nacional. Agora, com o Orçamento para investimentos aprovado, a dúvida permanece: como ficará a situação das obras e dos investimentos? O Governo Federal terá capacidade financeira e gerencial para implementar todos os investimentos previstos para 2015?

Tabela 01: Orçamento Fiscal da União – Investimentos Federais em Transporte 2014 (R\$ milhões)

Modal	Autorizado	Valor Pago exercício	Restos a Pagar	Total Pago	Pago no Exercício (%)	Total Pago (%)
Rodoviário	12.015,17	2.935,71	6.114,91	9.050,62	24,4%	75,3%
Ferrovário	3.253,29	1.966,24	717,67	2.683,91	60,4%	82,5%
Aquaviário	799,07	32,90	228,28	261,18	4,1%	32,7%
Aéreo	2.671,78	950,99	960,07	1.911,06	35,6%	71,5%
Total	18.739,30	5.885,84	8.020,93	13.906,78	31,4%	74,2%

Fonte: Orçamento Fiscal da União -Siga Brasil

¹ A Comissão Mista de Orçamento do Congresso informou que, após a ratificação presidencial, as informações ficarão disponíveis para consulta pública dentro de 15 dias.

² Sistema de informação do Senado Federal destinado ao acompanhamento e à fiscalização dos dados do Orçamento da União e das Empresas Estatais.