ORIENTAÇÕES GERAIS DE APRESENTAÇÃO DE EMENDAS ÀS AÇÕES DO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

PÁTRIA AMADA BRASIL GOVERNO FEDERAL

Este material tem o objetivo de apresentar diretrizes e orientações gerais sobre o procedimento de apresentação de emendas em cada modal de transporte concernente às competências do Ministério da Infraestrutura (programação orçamentária do órgão 39000 – Ministério da Infraestrutura). Seu conteúdo se baseia, primordialmente, no **"Manual de Emendas Orçamento da União para 2020"**, documento elaborado pelas Consultorias de Orçamentos e Fiscalização da Câmara dos Deputados e do Senado Federal com a finalidade de subsidiar o emendamento do PLOA 2020[1].

[1] https://www.camara.leg.br/internet/comissao/index/mista/orca/orcamento/or2020/emendas/Manual_Emendas.pdf

TRANSPORTE RODOVIÁRIO

As rodovias federais podem estar sob responsabilidade de três diferentes entidades. Primeiro, o caso mais comum, podem estar sob responsabilidade do DNIT. Segundo, podem ter sua exploração e administração concedidas à empresa privada. E, terceiro, podem estar delegadas a município, a estado ou ao Distrito Federal.

A competência legal do DNIT para a realização de obras restringe-se às rodovias federais que estiverem submetidas à sua administração direta. Dessa forma, não são admissíveis, em regra, emendas que destinem recursos à realização de qualquer tipo de intervenção em trechos rodoviários que não estejam sob a administração direta do DNIT. Por decorrência, não devem ser apresentadas emendas com o objetivo de destinar recursos para rodovias concedidas, sendo recomendável que a assessoria do parlamentar busque informações junto ao DNIT ou à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a respeito das condições específicas do respectivo contrato de concessão, antes de elaborar a emenda. O rol de trechos rodoviários concedidos à iniciativa privada podem ser encontrados no seguinte link: *https://www.antt.gov.br/concessoes-rodoviarias.*

Quanto às possibilidades de intervenções rodoviárias que podem ser objeto de emendas parlamentares, faz-se necessário uma breve explicação das tipologias existentes. Elas se dividem nos seguintes grupos: construção de trecho rodoviário; adequação ou manutenção de trecho rodoviário; adequação de travessia urbana; construção de anel rodoviário; e construção de contorno rodoviário. Segundo o DNIT, essas intervenções podem ser descritas do seguinte modo:

a. **construção de trecho rodoviário:** é a intervenção destinada apenas à implantação ou à implantação com pavimentação; basicamente, é a execução de uma obra que tem por objetivo promover a interligação de malhas viárias regionais e interligar sistemas modais existentes.

b. **adequação de trecho rodoviário:** é o conjunto de intervenções que introduz melhoramentos em uma rodovia existente ou em um segmento em travessia urbana (neste caso denominado adequação de travessia urbana), tais como alterações de características geométricas do traçado em planta ou perfil e em seção transversal; alargamento de plataforma e de acostamentos ou duplicação de pista; construção ou ampliação de vias laterais; implantação de faixas adicionais; construção, modificação ou remanejamento de interseções e acessos; incorporação, modificação ou reforço de obras de arte especiais; passarelas para travessia de pedestres; e melhorias de drenagem. Tem por objetivo suprimir pontos críticos, melhorar a funcionalidade operacional, aumentar a fluidez e a segurança de tráfego de veículos e de pedestres. Pode incluir, portanto, tanto ações de construção como de reabilitação de estruturas.

c. **manutenção de trecho rodoviário**: é a intervenção destinada a manter a rodovia em condições satisfatórias de operação, podendo ser preventiva ou corretiva. De maneira geral, a manutenção rodoviária dá-se com a utilização de vários tipos de intervenção ou por intermédio de programas de manutenção. São exemplos de obras de manutenção, entre outros:

    i. **obras de restauração:** são caracterizadas pela adição ou substituição total ou parcial de camadas de revestimento, recomposição ou substituição de camadas estruturais em pontos localizados, de tal forma que a estrutura resultante restabeleça as condições originais da rodovia com segurança e conforto para o usuário;

    ii. **obras de reconstrução:** têm o objetivo de reestruturar o pavimento, mais especificamente adicionar ou substituir camadas estruturais do pavimento ou do revestimento, de tal forma que a estrutura resultante possa suportar a repetição das cargas incidentes por eixo, em condições de segurança e conforto para o usuário, durante o novo período de projeto estabelecido;

    iii. **obras de recapeamento:** são caracterizadas pela execução de um revestimento sobre outro já existente, com a finalidade de restaurá-lo ou reforçá-lo;

    iv. **obras de conservação:** têm o objetivo de preservar as características técnicas e operacionais de uma rodovia ou obra de arte de acordo com sua concepção original. Pode ser corretiva, periódica, rotineira ou de emergência;

    v. **serviços de sinalização rodoviária**;

    vi. **obras de recuperação de obra de arte**;

d. **construção de anel rodoviário:** é a intervenção em trecho de rodovia destinado à circulação de veículos na periferia das áreas urbanas, de modo a evitar ou minimizar o tráfego no seu interior, circundando completamente a localidade.

e. **construção de contorno rodoviário:** é a intervenção em trecho de rodovia destinado à circulação de veículos na periferia das áreas urbanas, de modo a evitar ou minimizar o tráfego no seu interior, sem circundar completamente a localidade.

No caso de emenda para construção, adequação ou manutenção de rodovias federais, devem ser preenchidos, nos campos apropriados do sistema informatizado de apresentação de emendas, o tipo de localidade onde se realizará a obra (estado

ou município), o código da BR, bem como o início e o final do trecho rodoviário objeto da emenda, se for o caso. O início e o fim do trecho objeto da emenda podem, por exemplo, corresponder a localidades, a quilometragens de início e fim de trecho, ou a entroncamentos com outras rodovias, devendo ser escolhida a opção que melhor definir o trecho. Seguem alguns exemplos de emendas:

Emenda para adequação de trecho rodoviário:
Título (ação): “Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-040 (km 669,2) - Contorno de Montes Claros - Trevo Mirabela (km 289,4) - na BR-135/MG”. Subtítulo: “No Estado de Minas Gerais”
Emenda para construção de trecho rodoviário:
Título (ação): “Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-153 - Divisa MG/GO - na BR-364/MG”. Subtítulo: “No Estado de Minas Gerais”
Emenda para construção de contorno rodoviário:
Título: “Construção de Contorno Rodoviário em Anápolis - na BR-153/GO”. Subtítulo: “No Município de Anápolis - GO”

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

São possíveis as seguintes intervenções a serem realizadas pela Administração Direta do Ministério da Infraestrutura (unidade orçamentária 39101):

a. aumentar a participação da União no capital das Companhias Docas, bastando identificar a Docas de interesse (GND 5; MA 90); e

b. aportar recursos para dragagem, revitalização, ampliação, modernização, entre outros, bastando identificar o porto de interesse (GND 3 ou 4; MA 90).

Vale destacar que toda a programação relativa a hidrovias e terminais hidroviários, por sua vez, permanece vinculada à unidade orçamentária 39252 - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), uma vez que essa infraestrutura está sob sua jurisdição, nos termos do art. 81, I, c/c art. 82, IV e V, da Lei nº 10.233/2001.

TRANSPORTE FERROVIÁRIO

No caso das obras ferroviárias, aplicam-se as mesmas restrições mencionadas para os casos de concessão de rodovias federais. Tratando-se de trechos concedidos, atribui-se contratualmente a responsabilidade pelas obras às empresas privadas concessionárias (Lei nº 8.987, de 1995, arts. 25 e 31, I e IV). Logo, não é possível destinar recursos públicos a esses trechos, exceto se restar demonstrado na justificação da emenda a existência de previsão formal (no contrato de concessão) da possibilidade de aporte de recursos públicos federais para a execução do objeto da emenda, sob pena de ofensa ao princípio regente da vinculação ao edital (CR, art. 37, XXI, e Lei nº 8.666, de 1993, art. 41) e de desequilíbrio econômico-financeiro do contrato (Lei nº 8.987, de 1995, art. 9º, § 4º, e Lei nº 8666, de 1993, art. 65, II, 'd').

Essa restrição quanto à aprovação de emendas orçamentárias para destinação de recursos federais para obras em ferrovias concedidas encontra exceção no caso da VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., empresa pública federal vinculada ao Ministério da Infraestrutura e com programação de gastos consignada no Orçamento da União. Conforme dispõe a Lei nº 11.772, de 2008, a VALEC é detentora da concessão para construção, uso e gozo da Ferrovia Norte-Sul (EF-151), no trecho entre Belém/PA e Panorama/SP, e das Ferrovias EF-267, EF-334 (Ferrovia de Integração Oeste-Leste - FIOL) e EF-354 (Ferrovia Transcontinental). Por conseguinte, apesar de essas rodovias serem concedidas, nada obsta que sejam apresentadas emendas para essas obras no âmbito da unidade orçamentária VALEC.

TRANSPORTE AEROVIÁRIO

Na elaboração de emendas que visem a destinar recursos para aeroportos ou aeródromos, deve-se, preliminarmente, verificar se os aeroportos ou aeródromos objeto de intervenção estão sob concessão da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO).

No caso de as emendas destinarem recursos a aeroportos administrados pela INFRAERO, vale lembrar que a empresa pertence ao Orçamento de Investimento das Empresas Estatais. Esses investimentos podem ser financiados de duas maneiras: por cancelamentos propostos na programação da INFRAERO constante do Orçamento de Investimentos; ou por transferência do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), constante do Orçamento Fiscal, por meio do aumento de participação acionária da União no capital daquela empresa.

Nesse último caso, a emenda deverá ser apresentada exclusivamente no âmbito do Orçamento Fiscal, na forma de participação acionária da União no capital da empresa, com a explicitação do fim a que se destinam os recursos, cabendo às Relatorias do PLOA a respectiva adequação técnica no Orçamento de Investimento.

Para melhor orientar a elaboração dessas emendas, segue abaixo lista descritiva dos aeroportos sob administração da Infraero:

Lista de aeroportos sob administração da INFRAERO		
Aeroporto de Altamira	Aeroporto Internacional de Aracaju	Aeroporto de Bacacheri
Aeroporto Internacional de Bagé	Aeroporto de Belém/ Brigadeiro Protásio de Oliveira	Aeroporto Internacional de Belém
Aeroporto de Belo Horizonte-Carlos Prates	Aeroporto de Belo Horizonte-Pampulha	Aeroporto Internacional de Boa Vista
Aeroporto de Campina Grande	Aeroporto Internacional de Campo Grande	Aeroporto Campo de Marte
Aeroporto de Campos dos Goytacazes	Aeroporto de São Paulo-Congonhas	Aeroporto Internacional de Corumbá
Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul	Aeroporto Internacional de Curitiba	Aeroporto de Forquilhinha
Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu	Aeroporto de Goiânia	Aeroporto de Imperatriz

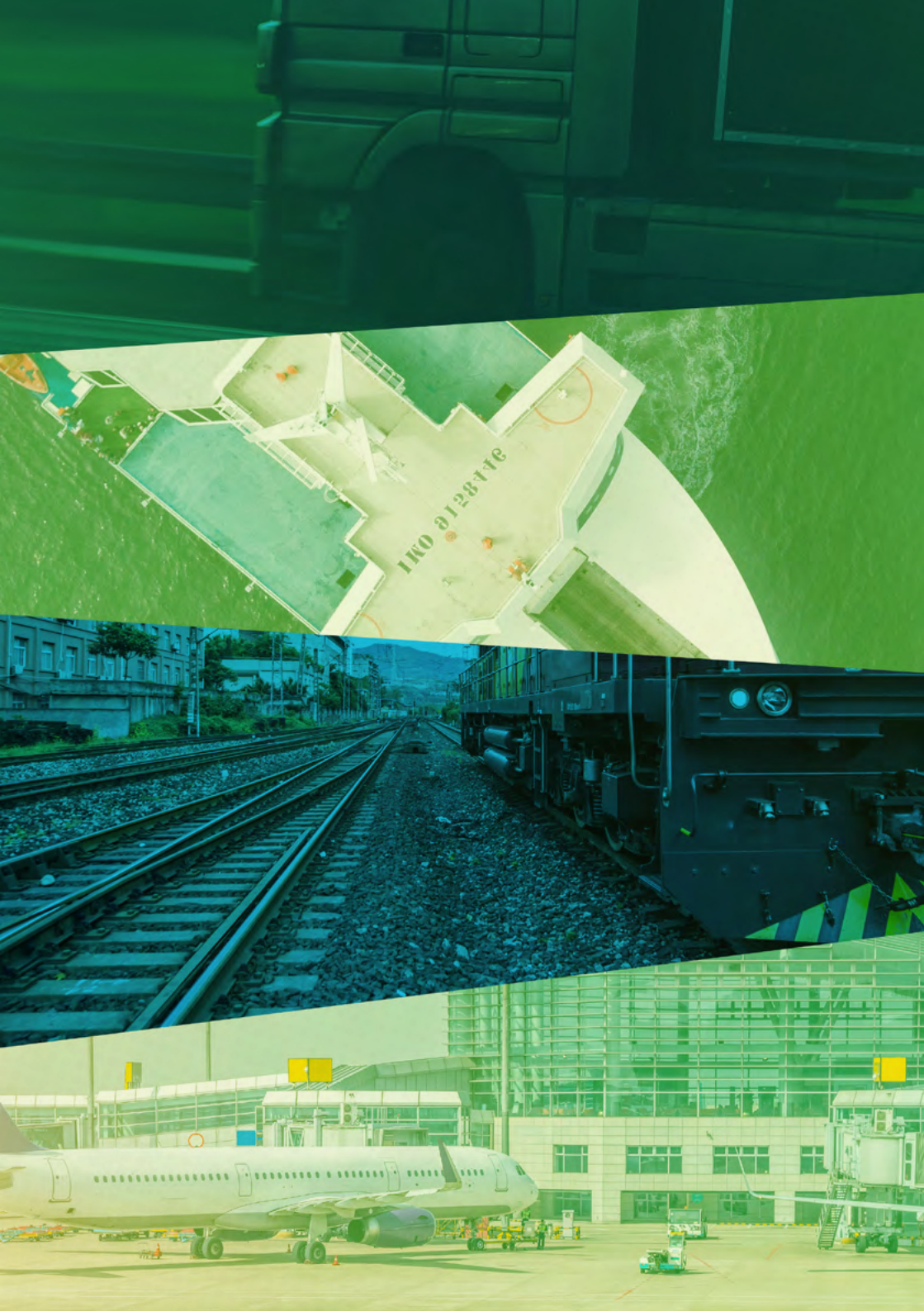
Lista de aeroportos sob administração da INFRAERO		
Aeroporto de Jacarepaguá	Aeroporto Internacional de João Pessoa	Aeroporto de Joinville
Aeroporto de Juazeiro do Norte	Aeroporto de Londrina	Aeroporto de Macaé
Aeroporto Internacional de Macapá	Aeroclube do Amazonas	Aeroporto Internacional de Manaus
Aeroporto de Marabá	Aeroporto de Montes Claros	Aeroporto Internacional de Navegantes
Aeroporto de Palmas	Aeroporto Internacional de Parnaíba	Aeroporto de Paulo Afonso
Aeroporto Internacional de Pelotas	Aeroporto Internacional de Petrolina	Aeroporto Internacional de Ponta Porã
Aeroporto Internacional de Porto Velho	Aeroporto Internacional de Rio Branco	Aeroporto Internacional de Santarém
Aeroporto do Rio de Janeiro-Santos Dumont	Aeroporto de São José dos Campos	Aeroporto Internacional de São Luís
Aeroporto Internacional de Tabatinga	Aeroporto Regional de Tefé	Aeroporto de Teresina
Aeroporto de Uberaba	Aeroporto de Uberlândia	Aeroporto Internacional de Uruguaiana
Aeroporto Internacional de Vitória	Aeroporto Internacional de Maceió	

Se os aeroportos não forem administrados pela INFRAERO, as emendas deverão ser apresentadas ao FNAC, no Orçamento Fiscal, a depender do alcance da área de influência da infraestrutura contemplada:

a. **Infraestrutura de Interesse Federal:** ação 14UC - "Construção, Reforma e Reaparelhamento das Infraestruturas Aeronáutica Civil e Aeroportuária de Interesse Federal". Descrição no Cadastro de Ações do Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento do Poder Executivo (SIOP): realização de serviços especializados, elaboração de projetos de engenharia, construções,

ampliações, reformas, manutenção, aparelhamento, bem como o desenvolvimento e implantação de sistemas e aquisição de equipamentos para a modernização e a adequação tecnológica das infraestruturas aeronáutica civil e aeroportuária, respectivas facilidades, e demais edificações de apoio, visando desenvolver a aviação civil, conforme as diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) e do Sistema de Nacional de Viação (SNV).

b. **Infraestrutura de Interesse Regional:** ação 14UB - "Construção, Reforma e Reaparelhamento de Aeroportos e Aeródromos de Interesse Regional". Descrição no SIOP: reforma, construção e reaparelhamento de aeródromos e aeroportos, incluindo a elaboração de projetos de engenharia e serviços correlacionados, bem como aquisição de equipamentos (veículos contra incêndio, detectores de metais para inspeção de segurança, dentre outros), visando desenvolver a infraestrutura aeroportuária de interesse regional ou estadual, e suas facilidades, para atender a demanda do transporte aéreo com segurança e conforto.



MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA

PÁTRIA AMADA
BRASIL
GOVERNO FEDERAL