

Investimentos no transporte brasileiro continuarão em queda

Com o intuito de cumprir a meta fiscal estabelecida para 2017, o governo federal anunciou um contingenciamento de R\$ 42,1 bilhões no Orçamento Fiscal e da Seguridade Social¹ (OGU). O corte nos gastos públicos atinge diretamente o setor de transporte que, além da redução no valor dos investimentos previstos, deverá lidar com o impacto negativo dos custos extras decorrentes da decisão de reonerar a folha de pagamento² das empresas que prestam esse serviço.

A redução das despesas federais que beneficiariam diretamente a infraestrutura de transporte brasileira está estimada em R\$ 6,05 bilhões³, dos quais R\$ 3,73 bilhões referem-se a projetos inscritos no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e R\$ 2,32 bilhões correspondem às despesas discricionárias do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. O valor autorizado, em 2017, para o investimento em infraestrutura de transporte é de R\$ 13,70

bilhões, ou seja, o corte é de 44,2% do orçamento previsto (Tabela 1).

Tabela 1* – Investimento público federal em infraestrutura de transporte do exercício de 2017***, por modal, Brasil – R\$ milhões e %**

Modal	Autorizado	Valor Pago (exercício 2017)	Restos a Pagar Pagos ³	Total Pago (2017)	Pago no Exercício/Autorizado	Total Pago/Autorizado
Rodoviário	9.401,52	4,79	900,17	904,97	0,1%	9,6%
Ferrovário	895,18	0,69	49,05	49,75	0,1%	5,6%
Aquaviário	806,16	-	20,10	20,10	0,0%	2,5%
Aeroaviário	2.601,25	0,32	78,35	78,67	0,0%	3,0%
Total	13.704,11	5,81	1.047,68	1.053,49	0,0%	7,7%

* A soma dos valores individuais diverge do total devido ao arredondamento dos números.

** Não considera os investimentos realizados pelas Empresas Estatais.

*** Valores acumulados até 01.03.2017.

Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil.

Contudo é importante notar que o valor contingenciado com potencial de afetar as intervenções em infraestrutura de transporte pode ser ainda maior, uma vez que não leva em consideração os possíveis cortes nos programas de mobilidade urbana, que são gerenciados pelo Ministério das Cidades, e nos de controle de tráfego aéreo, que ficam a cargo do Ministério da Defesa. Esses dois ministérios contribuíram juntos

com 29,5% do corte total do OGU e, em conjunto com o Ministério dos Transportes, formam a tríade

que reúne os órgãos que tiveram as maiores reduções em termos de valores absolutos.

Outro ponto que também pode resultar em uma maior retração dos recursos disponíveis para o setor de transporte é o fato de que foi divulgada uma redução do montante disponível para emendas obrigatórias de R\$ 5,4 bilhões, cuja divisão entre os Ministérios não foi discriminada.

O mesmo raciocínio pode ser aplicado para explicar o porquê de a restrição do PAC ter, igualmente, o potencial de aumentar a restrição de investimentos na infraestrutura de transporte.

A situação é crítica para o setor transportador que, nos últimos anos, tem observado constantes quedas no volume de recursos destinados a investimentos em infraestrutura, como é mostrado no Gráfico 1. Considerando que foram desembolsados R\$ 11,54 bilhões em intervenções de infraestrutura de transporte rodoviário, ferroviário, hidroviário e aéreo em 2016, o corte comunicado apenas para o Ministério dos Transportes representa 52,4% desse montante.

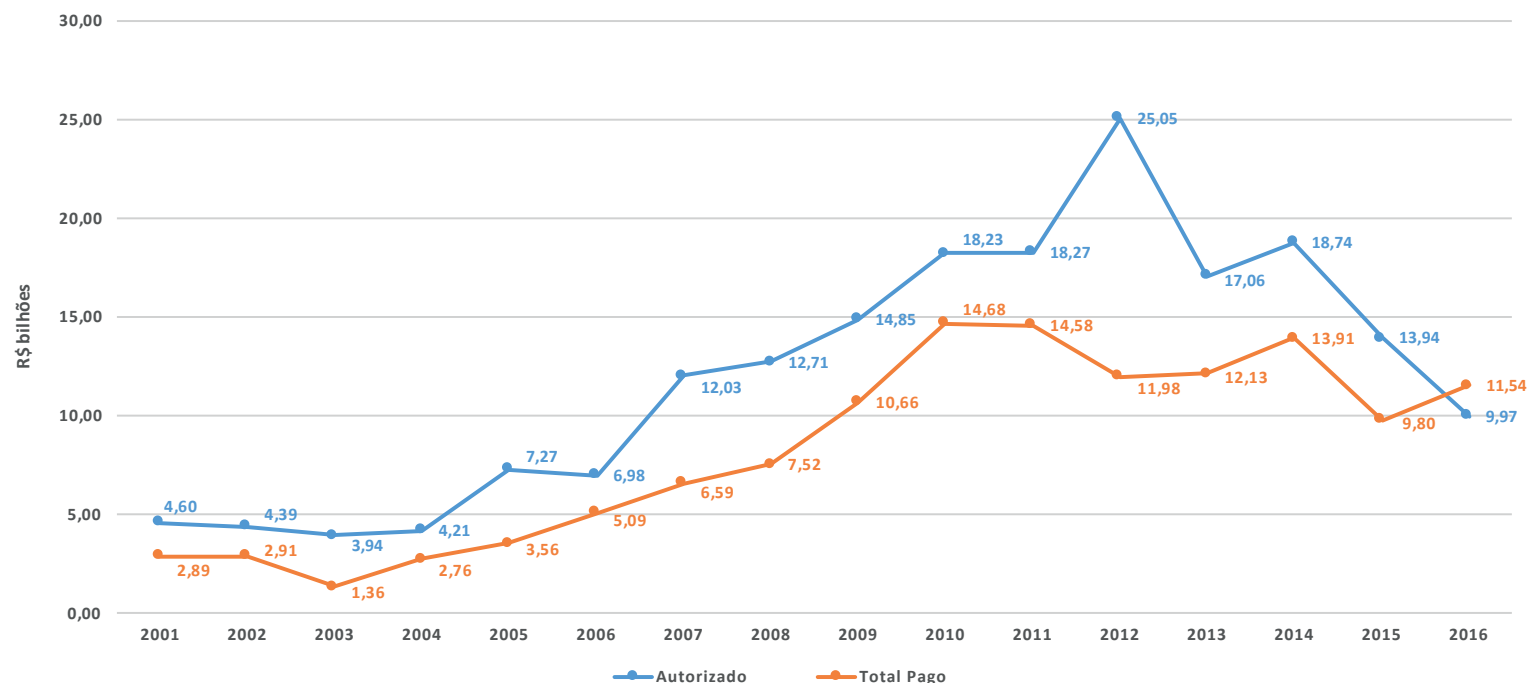
Levando-se em consideração que, em 2016, os investimentos conjuntos em infraestrutura ferroviária, aquaviária e aérea alcançaram R\$ 2,93 bilhões, evidencia-se que o valor restringido é maior do que o dobro daquele aportado em proveito desses três modais. Os R\$ 6,05 bilhões contingenciados também poderiam ser suficientes para promover intervenções simples de manutenção em pelo menos 36,4% da malha rodoviária federal

pavimentada sob gestão pública⁴ de acordo com os custos médios gerenciais⁵ publicados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Em um país em que 58,2%⁶ da extensão da malha rodoviária pavimentada apresenta algum tipo de deficiência e que, por causa das inadequações encontradas apenas no pavimento, impõe um custo operacional adicional aos transportadores de 24,9%, cortes em investimentos de infraestrutura de transporte não poderiam nem ser considerados na pauta de contingenciamento.

A medida compromete o futuro do país e a retomada do crescimento econômico no curto prazo. A Confederação Nacional do Transporte (CNT) estima que, para tornar satisfatórias as condições da infraestrutura de transporte brasileira, são necessários R\$ 987,18⁷ bilhões em investimentos que devem ser feitos tanto pelo governo federal quanto por parceiros privados. Caso o Estado não faça sua parte, a adequação do sistema de transporte brasileiro não será factível e o país continuará perdendo competitividade e oportunidades de crescimento.

Gráfico 1 – Investimento público federal real* em infraestrutura de transporte, Brasil – 2001 a 2016 – R\$ bilhões



* Valores inflacionados para 2016 por meio do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).
Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil.

¹ O contingenciamento foi estabelecido pelo Decreto nº 9.018, de 30 de março de 2017, que dispõe sobre a programação orçamentária e financeira e estabelece o cronograma mensal de desembolso do Poder Executivo para o exercício de 2017. Esse decreto altera o Decreto nº 8.961/2017.

² Em 29 de março de 2017, o governo federal informou sua decisão de reverter a desoneração da folha de pagamento e eliminar a alternativa de recolhimento da contribuição patronal sobre o faturamento bruto da empresa para a maioria dos setores beneficiados com a desoneração. A medida não se aplica às atividades de transporte coletivo de passageiros; de transporte metroviário e ferroviário de passageiros; de construção civil e de obras de infraestrutura; e de comunicação.

³ O bloqueio de valores é normalmente efetuado em despesas que são discricionárias ao ente público, assim uma parcela significativa será retirada do orçamento destinado aos investimentos.

⁴ De acordo com os dados divulgados na Pesquisa CNT de Rodovias 2016, a malha rodoviária federal pavimentada tem uma extensão de 64.895 km, portanto, o valor contingenciado seria suficiente para fazer manutenção de 19.643 km. Acesse o estudo na íntegra em: <http://pesquisarodovias.cnt.org.br/>.

⁵ Foi utilizado como referência o custo médio gerencial de uma intervenção simples, definido pelo CREMA (1ª etapa), cujo valor estipulado é de R\$ 308 mil por quilômetro. Valor referente à publicação do DNIT de março de 2016.

⁶ Em 2016, a Pesquisa CNT de Rodovias classificou o Estado Geral de 58,2% da extensão total como Regular, Ruim ou Péssimo.

⁷ Valor do investimento mínimo necessário para adequar a infraestrutura de transporte brasileira estimado pelo Plano CNT de Transporte e Logística 2014.