

Análise do Orçamento 2012

Terminado mais um ano de exercício fiscal, é possível avaliar os acertos e erros da execução do orçamento da união em relação aos investimentos em infraestrutura de transporte. Se por um lado, o valor autorizado vem aumentando nos últimos três anos, o mesmo não se pode falar dos valores gastos no exercício e do total pago. Este último, que é a soma de tudo o que foi gasto no exercício – incluindo restos a pagar pagos – apresenta outro aspecto preocupante: o do excessivo volume de restos a pagar.

Ao longo dos últimos três anos, o valor dos recursos autorizados¹ para investimentos federais em infraestrutura de transporte aumentou cerca de 34%, passando de R\$ 17,23

bilhões em 2010 para R\$ 23,09 bilhões² em 2012. Esses números são positivos para o país, tendo em vista que demonstram uma intenção em elevar os investimentos em transporte, que são fundamentais para o crescimento econômico. Por outro lado, o total pago no exercício, que inclui os restos a pagar pagos e o pago no exercício, caiu cerca de 26%, passando de R\$ 13,84 bilhões em 2010, para R\$ 10,33 bilhões em 2012³. Esse cenário sinaliza que, embora o governo tenha interesse em reforçar os investimentos em transporte, ainda existem entraves que dificultam a execução dos investimentos, como a burocracia e a má gestão dos recursos.

Não é apenas o baixo montante de investimentos públicos em infraestrutura de transporte que chama a atenção, mas também o alto volume de restos a pagar. Embora nos últimos três anos o montante de restos a pagar tenha caído cerca de 16%, passando de R\$ 6,99 bilhões em 2010, para R\$ 5,86 bilhões em 2012, esse valor ainda continua alto, representando mais da metade do total pago. Essa situação gera um problema de falta de transparência na execução do orçamento, pois obras que já foram empenhadas têm seu pagamento postergado para outro exercício. Isso tem ocorrido freqüentemente, sobretudo pelo fato de o governo utilizar desse artifício para inflar o superávit primário. O problema é que essa articulação acaba elevando o volume de restos a pagar. Vale ressaltar que os restos

a pagar estão sendo pagos, porém em um ritmo menor que o de seu crescimento, o que gera dúvidas acerca de sua execução futura.

Em 2012, o Orçamento Fiscal da União autorizou cerca de R\$ 112 bilhões para investimentos, sendo que para o setor de transporte foram destinados cerca de R\$ 23 bilhões, o que representa aproximadamente 21% do total. Por outro lado, o valor total pago no setor de transporte no ano de 2012, foi de aproximadamente R\$ 10,3 bilhões (Tabela 1). Desse total, cerca de 74,1% foram destinados ao transporte rodoviário, 18,4% ao transporte ferroviário, 7,2% ao transporte aquaviário e 0,3% ao transporte aéreo. Vale ressaltar que é notável a importância do transporte rodoviário para a matriz de produção brasileira, porém a melhor distribuição dos recursos,

Tabela 1: Execução orçamentária dos investimentos federais em transportes⁴ (Valores em R\$ bilhões)

Ano	Autorizado	Pago no Exercício	Restos a pagar pagos	Total pago
2010	17,23	6,85	6,99	13,84
2011	17,70	5,13	6,93	12,06
2012	23,09	4,47	5,86	10,33

Fonte: Elaboração própria com base em dados da COFF

elevando o valor aplicado nos outros modais, significaria aumentar as possibilidades de escoamento da produção, evitando sobrecarga no setor rodoviário e gerando maiores ganhos de eficiência para o país.

O investimento público federal em infraestrutura de transporte ainda está aquém das necessidades do país. Segundo o Plano CNT de Transporte e Logística 2011, o Brasil necessita de investimentos de R\$ 405 bilhões no setor de transporte para solucionar seus principais

gargalos. Porém, tendo em vista o atual ritmo de investimentos públicos, o país precisaria de várias décadas para concluir os investimentos atualmente necessários. Ressalta-se que não estão sendo consideradas as necessidades de investimentos futuros, que surgiriam em decorrência do próprio desenvolvimento da economia.

Embora tenha se elevado o valor autorizado para investimentos em infraestrutura de transporte nos últimos três anos, o valor de fato investido

(total pago) vem se reduzindo. Além disso, seria um avanço para o país, sob o ponto de vista fiscal, se os valores pagos no exercício se elevassem e os restos a pagar pagos diminuíssem. Um conjunto de medidas que aumente os investimentos públicos em transporte e reduza o alto volume de restos a pagar (elevando os valores pagos no exercício), modernizariam a gestão pública e a infraestrutura de transporte do país, permitindo um maior crescimento econômico e desenvolvimento social.

1. O orçamento da União autoriza o governo a gastar um determinado valor (valor autorizado) dentro do exercício, porém não significa que esse montante será totalmente gasto.
2. Até novembro de 2012 o valor autorizado para transporte foi de R\$ 17,53 bilhões. Com a medida provisória nº 598 de 27.12.2012, esse valor passou para R\$ 23,09 bilhões.
3. Esses valores representam o montante investido diretamente pela União em infraestrutura de transporte no período. Para essa análise não foram considerados os investimentos realizados pelas empresas estatais.
4. Valores obtidos a partir da execução orçamentária, através dos filtros: função 26 (transporte), subfunções 781, 782, 783 e 784 (aéreo, rodoviário, ferroviário e hidroviário, respectivamente), GND 4 (investimentos) e esferas 1 e 2 (orçamento fiscal e seguridade social). Os valores da tabela não incluem os investimentos das empresas estatais.