

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº , DE 2021

Insere art. 175-A na Constituição para determinar que pelo menos 70% dos recursos obtidos com outorgas onerosas de obras e serviços de transportes sejam reinvestidos no próprio setor.

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do § 3º do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte Emenda ao texto constitucional:

Art. 1º A Constituição Federal passa a vigorar acrescida do seguinte art. 175-A:

“Art. 175-A. Dos valores devidos anualmente como contrapartida pela outorga dos serviços e da infraestrutura de transportes aéreo, aquático e terrestre de responsabilidade da União, pelo menos 70% deverão ser reinvestidos no desenvolvimento e fomento desses serviços e infraestruturas.

Parágrafo único. A destinação dos recursos de que trata o *caput* deverá ser executada em até três anos após o recebimento dos valores de contrapartida das outorgas pela União.”

Art. 2º Esta Emenda Constitucional entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Um dos maiores obstáculos ao nosso desenvolvimento é a péssima infraestrutura de que dispomos. O Brasil, reiteradamente, ocupa posição medíocre nos mais diversos *rankings* de infraestrutura. Por exemplo, de acordo com o “The Global Competitiveness Report”, do Fórum Econômico Mundial, em 2019, de 141 países analisados, nossa infraestrutura de transportes ocupa a 85ª posição, com destaques negativos para a qualidade das rodovias (posição 116) e de serviços portuários (posição 104). Ou seja,



a qualidade desse subsistema está muito aquém da que seria esperada para uma das dez maiores economias do planeta e para um país de renda média como o Brasil.

Além disso, como todos bem sabem, nossa péssima infraestrutura é um dos principais componentes do chamado “custo Brasil”, que amarra o desenvolvimento de nossa nação. A título de exemplo, estudo sobre a qualidade das rodovias elaborado pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), de 2016, mostrou que estradas ruins aumentam o custo do frete em cerca de 25%. Se a estrada for péssima, o custo sobe em mais de 90%. Para aquele ano, prossegue o estudo, o Brasil teria gastado quase 775 milhões de litros de óleo diesel a menos (ou R\$ 2,3 bilhões), se todas as rodovias estivessem em condições ótimas ou boas. Números igualmente preocupantes podem ser encontrados se analisarmos as condições de nossas ferrovias, portos e da mobilidade urbana em geral.

O principal motivo para essa má qualidade da infraestrutura é, sem dúvida, a falta de manutenção e de investimento. De fato, embora sejamos enérgicos defensores do investimento privado no setor, é evidente que existe um limite do que pode ser repassado para a responsabilidade do privado em concessões comuns, não patrocinadas. Para além desse limite, é necessário ao menos uma contraprestação pública em parcerias público-privadas, ou mesmo o investimento público direto.

Assim, a despeito de sua evidente importância, de acordo com dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT), a União investiu em média irrisório 0,25% do PIB em infraestrutura de transportes entre 2008 e 2019, montante insuficiente sequer para se manter a malha rodoviária existente.

Como se sabe, com a Emenda nº 95, de 2016, que impôs o teto de gastos, a forma como a União tem ajustado seu orçamento é por meio de compressão de gastos discricionários. Assim, o investimento total da União, que vai além da infraestrutura de transportes (inclui, por exemplo, construção de imóveis), vem se situando em menos de 0,5% do PIB e pode cair ainda mais. Em valores, os investimentos da União foram de apenas R\$ 35 bilhões em 2019. Para se ter uma base de comparação, estimativas mais recentes para os gastos tributários, referentes a 2017, mostram valores próximos a R\$ 290 bilhões.

Sabemos que o montante arrecadado com outorgas varia bastante ano a ano, em função do calendário e do modelo de licitação adotado



(escolha pelo maior valor de outorga ou pela menor tarifa, maior contraprestação inicial, ou mais dividida ao longo dos anos etc.). De todo modo, a título de exemplo, esse valor não chegou a R\$ 10 bilhões em 2019. Em 2020, será muito menor, por causa das renegociações ocorridas com as concessionárias de aeroportos.

Além disso, é importante que os valores da outorga possam ser canalizados para outras obras de infraestrutura em áreas mais carentes, as quais foram preteridas anteriormente em relação a outras áreas que já tiveram investimentos no passado e que agora pagam outorga à União. Por exemplo: a União investiu um montante em uma obra X em determinada região do País. É justo que esse dinheiro investido retorne à União, para que ela invista em outras regiões que não tiveram investimentos.

Assim, o que esta PEC está propondo é algo modesto, um direcionamento de cerca do que R\$ 7 bilhões ao ano, apenas para garantir que os investimentos não caiam abaixo de um patamar mínimo, até porque obra parada acaba por exigir retrabalho (o que aumenta custos) em função de estragos pela ação do tempo, como é comum na construção de rodovias.

Cabe destacar que esta PEC é totalmente compatível com a prudência fiscal. Em primeiro lugar, porque não cria gastos adicionais sem explicitar a fonte. Pelo contrário, deixa muito claro que a fonte de recursos serão as receitas arrecadadas com outorgas. Tampouco contraria normas constitucionais ou legais sobre controle de gastos.

Em especial, esta proposta é perfeitamente compatível com o teto de gastos. O teto de gastos, é importante lembrar, não impõe restrições ao crescimento de qualquer gasto específico. Apenas exige, se for o caso, que o governo rearranje o orçamento de forma a manter os gastos primários agregados dentro dos limites impostos pelo Novo Regime Fiscal. Ademais, a PEC introduziria uma norma constitucional que possui o mesmo *status* hierárquico das demais normas.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta Emenda Constitucional.

Sala das Sessões,

Senador WELLINGTON FAGUNDES

