



Nota Informativa

ORÇAMENTO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

A proposta orçamentária no que tange as despesas discricionárias para o Ministério da Infraestrutura para o ano de 2021, será semelhante aos dois últimos anos, de acordo com (Projeto de Lei Orçamentária Anual) PLOA, será de R\$ 7,69 bilhões, o valor representa um crescimento de 4,1%¹ na comparação com o orçamento de 2020.

De acordo com o Ministério da Infraestrutura, em 2014, os recursos chegaram a R\$ 20,21 bilhões. Em 2015, caíram para R\$ 18,17 bilhões. Mesmo em 2018, ainda chegaram no patamar de R\$ 10,25 bilhões – R\$ 2,56 bilhões a mais do que os valores previstos para 2021, ressalvando que os dados não incluem as dotações das agências reguladoras, que possuem orçamento independente, e nem emendas parlamentares, que pode ser destinada para obras de infraestrutura.

As despesas discricionárias² são aquelas em que o ministério tem autonomia na alocação de recursos, que podem ser usados para custeio da máquina e investimentos, como obras e manutenção de rodovias, por exemplo. Não contam como despesas discricionárias aquelas classificadas como obrigatórias, como o pagamento de salário dos servidores públicos.

Conforme a proposta encaminhada ao Congresso, os gastos discricionários do governo ficarão no valor total de R\$ 96 bilhões³, quais R\$ 87 bilhões previstos na proposta orçamentária de 2020, isso se deve ao fato de o Ministério da Economia estar prevendo uma recuperação da economia em 2021,

¹ Agência Brasil

² Agência Brasil disponível em: <https://amazonasatual.com.br/orcamento-para-infraestrutura-sera-de-r-769-bilhoes-em-2021/>

³ https://drive.google.com/file/d/1hjErbdo3ll_QSSU7GkYz0ivm7Qyba0DK/view

com crescimento do PIB de 3,2%. Contudo, a receita líquida do governo seria cerca de R\$ 90 bilhões acima da previsão atualizada de receita líquida de 2020.

EXECUÇÃO ORÇAMENTARIA EM 2020

O Ministério da Infraestrutura, conseguiu executar 99,8% do orçamento disponível para 2020 de acordo com nota emitida. No ano passado, a dotação final discricionária, ficou em R\$ 9.391.820.000, com despesa empenhada de R\$ 9.379.430.000. Este valor inclui um crédito especial de R\$ 12,3 milhões que pode ser reaberto em 2021.

Uma das inovações de gestão que possibilitou a alta execução foi a criação da Junta de Execução Orçamentária (JEO) do MInfra, pela Portaria Ministerial 65, de 17 de junho de 2020. Com a JOE, ficou estabelecido um cronograma de acompanhamento da execução orçamentária/financeira. A cada dois meses - ou quando houver necessidade - os dirigentes das unidades subordinadas ao ministério apresentam seus resultados⁴.

“Isso permitiu que pudéssemos realizar os ajustes necessários para que executássemos o máximo possível do nosso orçamento”, afirmou o subsecretário de Planejamento, Orçamento e Administração (SPOA) do MInfra, Nerylson Lima da Silva.

AUMENTO DA DEMANDA –REDUÇÃO DE RECURSOS

Na contramão do crescimento da demanda por infraestrutura no Brasil, os recursos públicos destinados ao setor vêm registrando quedas recorrentes. É o que aponta levantamento realizado pela Associação Contas Abertas, que se dedica a fiscalizar orçamentos e a transparência pública.

O balanço inclui dados de 2002 a 2020 e levou em conta o Orçamento do Ministério da Infraestrutura, e das antigas pastas de Transportes, Portos e Aviação.

Em 2010, ano de maior investimento nos últimos 15 anos, foram desembolsados R\$ 22 bilhões (valor atualizado pelo IPCA). Em valores

⁴ Ministério da Infraestrutura disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/minfra-executa-99-8-do-orcamento-discricionario-em-2020>

constantes, também atualizados pelo IPCA, a tendência de queda se apresenta desde 2011.

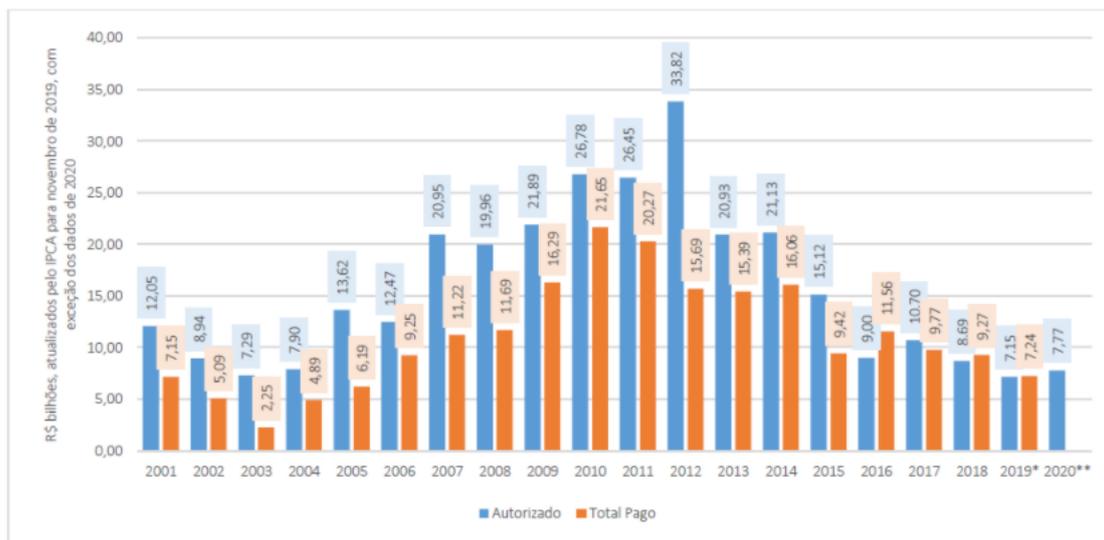
Ministério da Infraestrutura - Investimentos		
Ano	Projeto de Lei	
	Valor corrente	Valor Constante (IPCA)
2002	2.239.857.758,00	6.432.940.616,03
2003	2.020.077.098,00	5.068.469.208,71
2004	1.679.759.243,00	3.913.007.617,32
2005	2.619.769.477,00	5.681.890.998,12
2006	3.956.188.115,00	8.117.681.166,17
2007	5.249.075.218,00	10.458.081.312,08
2008	8.180.352.860,00	15.587.251.222,92
2009	9.308.032.200,00	16.757.461.645,99
2010	12.696.223.993,00	21.853.756.929,12
2011	16.724.070.225,00	27.159.163.042,79
2012	15.592.329.760,00	23.838.959.765,91
2013	15.618.435.791,00	22.494.486.708,14
2014	15.302.048.629,00	20.873.036.651,56
2015	13.491.974.300,00	17.177.861.405,80
2016	8.772.706.000,00	10.089.200.894,77
2017	10.561.449.443,00	11.529.105.882,89
2018	7.761.471.763,00	8.237.402.456,19
2019	7.782.475.497,00	7.959.115.924,80
2020	5.290.389.427,00	5.290.389.427,00

Levantamento da ONG Contas Abertas sobre a evolução do Orçamento de Infraestrutura — Foto: Divulgação/Contas Abertas

O país investe 1,8% do PIB em infraestrutura, índice abaixo do necessário para tornar o país competitivo no cenário internacional. Os países integrantes do BRICS, investem mais de 4% do PIB no setor.

Os baixos recursos públicos, destinados a infraestrutura, reforça a importância da participação da iniciativa privada na gestão e no aporte de recursos na área de infraestrutura, conforme aponta o economista do Contas Abertas, Gil Castello Branco.

Gráfico 1 - Evolução dos investimentos do Ministério da Infraestrutura. 2001 – 2020. Autorizado x Total Pago. Em R\$ bilhões.



Nota: Os valores de 2001 a 2019 representam os montantes efetivamente pagos pelo Ministério da Infraestrutura, atualizados pelo IPCA para novembro de 2019, com a ressalva que o montante de 2019 representa a execução até 19/12. Para o ano de 2020 são os valores nominais aprovados pelo Congresso Nacional.

Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil e do Substitutivo ao PLOA 2020 aprovado pelo Congresso (GND = 4).

O valor investido por modal de transporte mostra que a trajetória geral de queda a partir de 2011 ocorreu nos modais rodoviário e aquaviário. Nessa trajetória, é necessário pontuar que, no caso do rodoviário, o total investido pelo governo federal aumentou apenas, nos anos de 2014 e 2016.

No caso do transporte ferroviário, a trajetória de queda desses investimentos se deu a partir de 2015. Já no caso do aéreo, o investimento público se reduziu, em termos nominais, durante um período de tempo mais curto, de 2015 a 2017, voltando a subir a partir de 2018⁵.

Segundo a CNT, o investimento em infraestrutura de transporte é estratégico para a economia brasileira por múltiplos fatores. Do ponto de vista histórico, tem a função de superar gargalos estruturais que aumentam o custo logístico e atrapalham a produtividade do país.

⁵ CNT Disponível em: <https://cdn.cnt.org.br/diretorioVirtualPrd/27a8aa2-f440-4656-be30-e7eeeb8b55e3.pdf>

Gráfico 02 - Preço do óleo diesel de produtores e importadores - em R\$/L



Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil.

Da perspectiva conjuntural, tem a dupla capacidade de reativar a demanda por máquinas, equipamentos e serviços entre empresas e de gerar um volume mais expressivo de postos de trabalho em um curto período de tempo, contribuindo para a retomada do crescimento do segmento de construção e para uma recuperação mais promissora da própria economia geral.

Investimento em infraestrutura está no menor nível desde 1947⁶

Segundo a CNN, com as despesas previstas para 2021 já no limite do máximo permitido, o governo dificilmente conseguirá fugir da necessidade de cortar mais gastos em outras frentes para não estourar o teto de gastos, regra que proíbe as despesas totais anuais de crescerem mais do que a inflação.

Com esse resultado, o país deve ver os investimentos federais em infraestrutura diminuírem neste ano e atingirem a menor proporção de que se tem notícia desde pelo menos os anos de 1940, quando comparados ao tamanho do Produto Interno Bruto (PIB).

Cenário que se dá porque os investimentos são uma das poucas e pequenas partes do Orçamento em que o governo tem flexibilidade para mexer –cerca de 95% do total é formado por gastos fixos e obrigatórios, como Previdência e salário de servidores, que crescem sozinhos e não podem ser enxugados com a mesma facilidade.

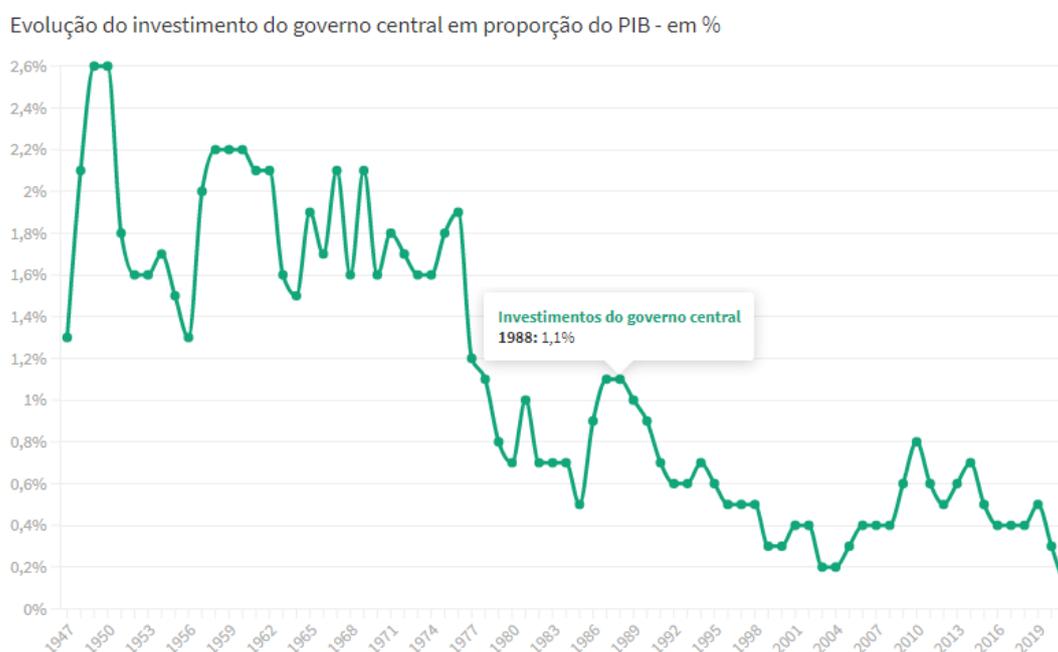
⁶ <https://www.cnnbrasil.com.br/business/2021/01/28/investimento-em-infraestrutura-esta-no-menor-nivel-desde-1947-e-deve-cair-mais>

Conforme os economistas da Fundação Getúlio Vargas (FGV), a depender da intensidade, os novos cortes podem levar os investimentos do governo federal para algo perto de 0,1% do PIB (Produto Interno Bruto), frente a uma média de 0,5% da última década.

Não é o suficiente sequer para fazer a manutenção do que já existe, quanto mais para melhorar, expandir ou criar novas estradas, aeroportos, portos ou hidrelétricas, por exemplo.

No passado mais distante, em que a participação do Estado era também maior na economia, essa proporção chegava a passar de 1% ou 2% do PIB. Desde pelo menos 1947, quando a FGV começou a contar, nunca o governo federal investiu tão pouco quanto agora.

Investimento do governo federal em proporção ao PIB



Fonte: Observatório de Política Fiscal (Ibre/FGV) • *2020 e 2021: projeções

CNN BUSINESS

A Flourish chart

De acordo com a CNN, a estimativa de economistas, corroboradas por contas do próprio governo, é de que é necessária uma taxa de investimento público superior a 0,5% do PIB para gerar infraestrutura nova no país. Valores abaixo disso dão conta apenas de recompor os desgastes que o tempo e o uso causam no que já existe.

"É como apenas tapar os buracos da estrada, só para mantê-la existindo. O Brasil tem sérias deficiências de infraestrutura e precisaríamos estar investindo pelo menos 0,5% do PIB só para o que já tem não depreciar, para a ponte não cair. Mas estamos caminhando para praticamente zerar o investimento público como proporção do PIB." segundo Bráulio Borges, pesquisador associado do Instituto Brasileiro de Economia (Ibre) da FGV.

Assessoria técnica, fevereiro de 2021.

Antonio Alfredo Ventura de Loiola
OAB/DF nº 50.764