



Opinião Econômica

Marcos Mendes

Economista, pesquisador associado ao Insper, é autor de “Por que é difícil fazer reformas econômicas no Brasil?”, e colunista da Folha de S.Paulo



PEC 66: um pacote de leniência

Não há autoridade ou instituição com incentivos para frear a insensatez fiscal

O Poder Executivo acusa o Legislativo de gastar muito com emendas e rejeitar medidas de ajuste fiscal. O Legislativo diz que o Executivo só sabe gastar e taxar.

Discursos enfáticos não impedem, contudo, acordos que satisfaçam os desejos de ambos.

Deve ser aprovada, na próxima semana, a PEC 66/2023: um pacote de leniência, que demonstra que não há autoridade ou instituição com incentivos a colocar freio na insensatez fiscal.

A PEC impõe limite anual ao pagamento de precatórios de estados e municípios. O que não couber no limite, terá o pagamento postergado. Incluem-se até precatórios que já estavam parcelados para pagamento até 2029, e que

agora ficam com prazo de quitação em aberto.

Parcelamento sem definição de prazo para quitação já foi considerado inconstitucional pelo STF (Supremo Tribunal Federal), em ADI (Ação Direta de Inconstitucionalidade) contra a Emenda 62/2009. Mas a experiência mostra que, mesmo com nova declaração de inconstitucionalidade, virá uma modulação de efeitos que validará o parcelamento por muitos anos.

Este será o sétimo parcelamento de precatórios desde a promulgação da Constituição, e a décima emenda constitucional a tratar do tema. Fica claro que são vazias as juras de que será a última vez, e de que quem não respeitar será punido com corte de transfe-

rências voluntárias, processo por crime de responsabilidade, etc. É simbólico que, pela primeira vez, o parcelamento constará do texto principal da Constituição, e não das disposições transitórias.

Também serão parceladas em 25 anos, a juros camaradas, as dívidas de estados e municípios com seus regimes próprios de previdência e dos municípios e consórcios municipais com o combalido RGPS (Regime Geral de Previdência Social).

Os municípios ganham um refinanciamento de sua dívida, nos mesmos moldes já aprovados para os estados, com alto custo para a União.

Repete-se a tática, já usada em emendas anteriores, de “auto-

rizar” os bancos públicos a darem empréstimo para estados e municípios pagarem precatórios. Até hoje a União resistiu, mas quem sabe dessa vez a coisa vai?

A parte benéfica ao Executivo começa com a desvinculação de recursos presos em fundos públicos, para que sejam direcionados ao BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) como funding para empréstimos subsidiados. Há dois impactos fiscais negativos: esse dinheiro poderia ser usado para quitar dívida pública, e os empréstimos que financiará serão subsidiados pelo Tesouro.

Também atende ao Executivo a reclassificação de juros e correção monetária dos precatórios como despesa financeira. Assunto de normativo contábil vai parar na Constituição, para atender interesse momentâneo: abrir espaço no arcabouço fiscal, pois despesa financeira está fora do limite.

A boa prática em caso de re-

classificação de despesas, adotada desde o teto de gastos, é recalcular o limite. Por exemplo, se em 2023, data base do arcabouço, o limite de gastos era 100 e os gastos com juros e correção de precatórios, 2, o limite de 2023 é recalculado para 98 e trazido para 2025 pelas regras de correção. Isso restringe o espaço aberto pela manobra. Se não for adotado esse procedimento, será mais um gol de mão.

A versão da PEC aprovada no Senado continha uma boa medida: estados e municípios ficariam obrigados a adotar os parâmetros da reforma previdenciária da União. Mas a Câmara a considerou inconstitucional, a pretexto de desrespeitar a autonomia federativa dos entes. O que faltou de rigor na análise da constitucionalidade dos parcelamentos de precatórios, sobrou no caso dessa medida mais austera.

País que vive como se não houvesse amanhã, não tem um bom amanhã.

Pix Automático Banrisul

Receba pagamentos recorrentes com agilidade, segurança e sem burocracia.



SAC 0800 646 1515
Ouvidoria 0800 644 2200



Relatório sobre malha Sul de ferrovias será divulgado até o fim do ano

/ LOGÍSTICA

Jefferson Klein

jefferson.klein@jornaldocomercio.com.br

Terminou ontem o prazo de vigência do Grupo de Trabalho formado para debater a infraestrutura da malha ferroviária do Sul do País. No entanto, o relatório final resultante da ação, que servirá de base para a decisão sobre a continuidade das negociações para a prorrogação antecipada do contrato da atual concessionária (Rumo) ou a realização de uma nova licitação, ainda será publicado, o que deve acontecer antes de 2025 acabar.

Os integrantes desse estudo são representantes do Ministério dos Transportes, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e da Infra S.A., empresa pública de infraestrutura. De acordo com nota da assessoria de imprensa do Ministério dos Transportes, “desde o início dos trabalhos (a portaria que

instituiu a iniciativa é de novembro de 2024), o Grupo de Trabalho da malha Sul tem dialogado com estados, prefeituras e entidades do setor para reunir contribuições sobre o futuro da concessão ferroviária. Nesse processo, a concessionária atual apresentou uma proposta de renovação contratual, enquanto a Infra S.A. compartilhou os resultados preliminares do estudo de viabilidade que conduz para subsidiar uma eventual nova licitação da concessão.”

O documento oriundo desse esforço, que ainda será divulgado ao público, auxiliará na escolha de que caminho seguir quanto às malhas ferroviárias do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná. “Estamos todos na expectativa do que sairá no relatório desse grupo de trabalho”, afirma o presidente da Câmara Brasileira de Logística e Infraestrutura, Paulo Menzel.

No entanto, o dirigente acrescenta que as questões envolvendo a ferrovia vão além desse documento. Ele defende que o Rio Gran-

de do Sul precisa ter um projeto novo e moderno que atenda às necessidades do Estado na área ferroviária pelas próximas décadas.

Na semana passada, o debate sobre um novo modelo de concessão para a malha ferroviária da Região Sul foi o foco de uma reunião técnica realizada em Florianópolis, com a presença dos governadores do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite, e de Santa Catarina, Jorginho Mello. O encontro também teve a participação de secretários estaduais, técnicos da área de logística e representantes do Paraná e do Mato Grosso do Sul.

Na audiência, foi debatido o futuro da concessão operada pela empresa Rumo, que controla 7,2 mil quilômetros de trilhos em quatro estados e que tem seu contrato expirando em 2027. No caso do Rio Grande do Sul, dos 3.823 quilômetros originalmente concedidos, segundo o governo gaúcho, apenas 921 quilômetros estão operacionais após os danos causados pelas enchentes de 2024. A empresa já ma-

nifestou interesse em devolver parte da malha ferroviária gaúcha à União, mantendo apenas o trecho entre Rio Grande e Cruz Alta, considerado o mais rentável.

“A malha ferroviária gaúcha perdeu metade da sua movimentação nos últimos anos e está operando com baixa velocidade, alto custo e pouca integração. Não aceitaremos que essa concessão seja prorrogada sem compromi-

sos concretos de investimento e planejamento”, afirmou Leite, na ocasião. Vários locais do Estado têm manifestado dificuldades de transporte devido à precariedade do modal ferroviário. A prefeita de Santana do Livramento, Ana Luiza Moura Tarouco (PL), comenta que a logística de distribuição da Fronteira Oeste é um gargalo e por isso é importante retomar o transporte de cargas na região por ferrovias.

TÂNIA MEINERZ/JC



Concessão da empresa Rumo se estende até 2027