

# UMA CERTA IDEIA DE BRASIL.

## A problemática envolvendo crise e concessões de infraestrutura: outorga x menor tarifa

Custo Brasil. Demandas de infraestrutura e desenvolvimento econômico. Atuação estatal na economia: movimento pendular. Programa de concessões de infraestrutura. Outorga. Menor tarifa.



Rafael Grega de Macedo, Pedro Malan e Clèmerson Merlin Clève.

Há muito tempo, é conhecido o diagnóstico de que as deficiências na infraestrutura logística são significativos obstáculos ao desenvolvimento econômico brasileiro e, por conseguinte, é notória a necessidade de medidas efetivas para solucioná-las ou, ao menos, atenuá-las.

Com o objetivo de resolver tais gargalos, é recorrente a divulgação, nos governos brasileiros, como se observou nos últimos 30 (trinta) anos, de programas contemplando concessões de infraestrutura, ora buscando aportes aos cofres públicos mediante pagamento de outorgas, ora almejando modicidade tarifária. Tais como os famigerados: Programa Nacional de Desestatização, do governo Collor; Plano Diretor da Reforma do Estado, no governo FHC; e do PAC – Plano de Aceleração do Crescimento, nos governos de Lula e Dilma.

Na Constituição brasileira, as concessões de obras e serviços públicos, isto é, a delegação da prestação do serviço e/ou

AUTORA:

**MELINA BRECKENFELD RECK**

MESTRE EM DIREITO, PROFESSORA DE DIREITO ECONÔMICO NO CURSO DE DIREITO DO UNIBRASIL CENTRO UNIVERSITÁRIO, PROCURADORA-GERAL DO UNIBRASIL.



execução de obras à iniciativa privada dependem da realização de prévia concorrência pública que, por sua vez, pode ser decidida notadamente pelos critérios da menor tarifa, da maior oferta/outorga (maior valor pecuniário a ser recolhido aos cofres públicos), da melhor proposta técnica ou, ainda, pela combinação desses critérios.



Liana de Camargo Leão, Tarcisio Araujo Kroetz e Maria Eugenia Amaral Kroetz.

Apesar de a definição dos critérios de julgamento depender de estudos técnicos (que, aliás, antecedem e fundamentam a elaboração do respectivo edital do certame) e não ser algo simples e fácil, em termos sucintos e objetivos é possível e relevante destacar que o equilíbrio econômico-financeiro das concessões baseia-se especialmente na garantia de que os investimentos do concessionário serão pagos, amortizados ao longo do prazo da concessão, mediante, por exemplo, a cobrança de tarifa do respectivo usuário.

De fato, eventual exigência de pagamento de outorga (recolhimento aos cofres públicos) será computada no cálculo dos aportes realizados pelo concessionário e, assim, implicará seja o aumento da tarifa

cobrada, seja a redução de investimentos na qualidade, ampliação, eficiência das obras e dos serviços prestados. Em síntese, a cobrança de outorga prejudica diretamente a concretização da modicidade tarifária e da ampliação/adequação da infraestrutura.

Considerando o relevante e ímpar levantamento de índices econômicos, na obra “Uma certa ideia de Brasil: entre passado e futuro”, de autoria de Pedro Malan, pode-se afirmar que a existência de superávit ou de *déficit* fiscal, no Brasil, repercute, tal como um pêndulo, nas decisões estatais quanto a buscar, no programa de concessões adotado, de forma primordial, o aporte de recursos aos cofres públicos (outorga

ou a modicidade tarifária, inclusive porque a atuação estatal brasileira tem outras relevantes áreas de atuação (saúde, educação, previdência social) que demandam, de forma legítima e relevante, a destinação de recursos orçamentários.

Igualmente, é possível cogitar que os *players* que atuam no setor de infraestrutura também vivenciam e acompanham, de perto e com interesse, esse pêndulo. Ou seja, quando o superávit fiscal é alto, interessa-lhes o investimento e dispêndio de recursos públicos para que possam prestar serviços e auferir retornos consideráveis. Ao passo que, quando o *déficit* fiscal é elevado, os *players* buscam usufruir a



Regina Barbosa, Sueli Marlene Steffen Gossling e Henrique Francisco Silva Gossling.

oportunidade de participar de certames destinados a realizar a redução da atuação direta do Estado nas atividades econômicas e a delegar-lhes, mediante a possibilidade de cobrança de tarifa dos usuários, tais atividades com a previsão de pagamento de outorga.

Desse modo, a par das necessárias ponderações relativas à situação fiscal do Estado brasileiro, caso realmente se pretenda atenuar os *déficits* de infraestrutura logística, também contemplados, diga-se de passagem, no famigerado Custo Brasil, é de suma importância que não somente os investimentos, a serem realizados no bojo das concessões, dirijam-se à consecução de alguns objetivos precípuos, tais

como: preservação da soberania e das riquezas naturais brasileiras; ampliação dos modais disponíveis; maior qualidade e maior eficiência dos serviços ofertados; modicidade tarifária, estímulo ao desenvolvimento econômico e à geração de emprego e renda; mas também e principalmente que haja uma atuação estatal regulatória séria, proba, eficiente e diuturna, tanto durante o planejamento da concessão (seja para definir questões relativas a outorga e/ou menor tarifa), quanto durante a sua execução propriamente dita.



Marisa Grein Moniz de Aragão e Egas Moniz de Aragão.