

Ganhos de capital, ferrovia e Constituinte

1961 IV M 82

FOLHA DE SÃO PAULO

ADRIANO H. R. BIAVA

Colunista Econômico Arc

PA 28

... um sistema tributário que onere os ganhos de capital, aumentando assim a carga tributária sem recair sobre a classe média... é essencial para a redução do déficit público."

Este foi o desejo expresso pelo ministro Luiz Carlos Bresser Pereira quando da transmissão de cargo, sucedendo a Dilson Funaro.

O atual ministro da Fazenda remete à Reforma Tributária, à Constituinte e à nova legislação complementar a possibilidade de atingir aquele objetivo, propondo-se a apoiar os constituintes na definição de um novo Sistema Tributário que efetivamente se direcione para a justiça social.

Devemos todos pressionar e esperar que o novo Sistema Tributário traga as modificações necessárias a seu aprimoramento como instrumento de redução das disparidades sociais, além de ser mecanismo de financiamento adequado de despesas públicas efetivamente voltadas aos interesses da maioria da população. Não apenas uma reforma tributária autônoma devemos desejar, mas uma real reformulação do Setor Público como um todo.

No mesmo dia em que era publicado o discurso do ministro, os jornais estampavam a notícia de que o presidente da República, por decreto e após resistências de certas áreas do antigo Ministério, havia aprovado a construção da ferrovia Norte-Sul, outorgando a concessão a uma empresa que alguns diziam em vias de privatização ou de extinção e estabelecendo plano de financiamento baseado em recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento, do Tesouro e, sem especificar, captados junto à iniciativa privada.

Os acontecimentos descritos pela imprensa em relação ao projeto em questão reforçam a pertinência das considerações que faremos em seguida, não sem antes reconhecer a corajosa e eficiente ação da Folha em defesa de procedimentos claros e honestos nas licitações públicas. Sem ela, teríamos engolido mais uma negociata, o que demonstra estarmos muito longe do discurso de abertura e de transparência sobre os interesses servidos pelo Executivo e necessitando criar eficientes canais de fiscalização por parte dos contribuintes.

A divulgação simultânea da decisão presidencial e do desejo do ministro permite trazer à tona uma questão, de extrema importância na atualidade e que tem sido persistentemente esquecida da quase totalidade de nossa classe política, de esquerda ou de direita, com nefastas consequências para a maioria da população sem poder de influência: Não é necessário esperar por uma Reforma Tributária para, então, alterar o iníquo padrão de financiamento público no Brasil, seja a nível federal, dos Estados ou municipal.

Sem entrar no mérito da obra em questão (sua viabilidade intrínseca, as alternativas de aplicação dos recursos ou o confronto com a hidrovia) ou mesmo da constitucionalidade do(s) decreto(s) que a ela se referem, constata-se que uma simples penada pode comprometer mais de 1% do esforço anual de toda nossa população, sem que as discussões atinjam, ao menos, o Congresso Nacional, a não ser levadas pela explicitação de um escândalo como o desvendado pela Folha.

Sabe-se, por outro lado, que a ferrovia atingirá região potencialmente produtora de grande volume de cereais, além de se ligar ao Projeto Carajás que, por sua vez, já possui saída para o Atlântico Norte.

Trata-se de região ainda de fronteira agrícola que passará a se integrar ao sistema econômico do Centro Sul, com evidentes benefícios, os quais devem ser confrontados com os custos sociais do projeto para se verificar sua efetiva viabilidade e sua prioridade a nível nacional.

Seria demais repisar o fato da elevada concentração da propriedade imobiliária rural, particularmente na área de influência da ferrovia, onde grandes extensões de terra são detidas tão somente à espera dos acréscimos de valor que decorrem naturalmente da maior aproximação com os centros mais dinâmicos da economia nacional (Centro-Sul) e internacional (já viabilizada com a ferrovia que demanda São Luis)?

Feitas estas considerações, voltemos ao problema tributário, lembrando a existência, no atual sistema tributário, de um tributo viável, mas há cinquenta anos letra morta em nossa Constituição e que poderia, se devidamente utilizado,

responder a curto prazo às ansiedades expostas pelo atual ministro da Fazenda e da maioria da população brasileira.

Trata-se da Contribuição de Melhoria que, aplicada à obra, poderia gerar recursos não inflacionários para um financiamento justo do projeto ferroviário, se comprovada sua fundamentação técnica.

Este tributo, que deveria também ser aplicado às alternativas que se tem colocado à ferrovia Norte-Sul (hidrovia, Ferrovia da Produção, no Paraná, e outros projetos), é viável, desde que exista efetiva vontade política a nível do governo executor.

Viável, também, é a Contribuição de Melhoria do ponto de vista da capacidade tributária dos potenciais contribuintes (proprietários imobiliários rurais, com certeza, e urbanos, dependendo de seus benefícios e do montante de suas respectivas contribuições individuais) que teriam reais acréscimos de renda (pelo aumento da receita líquida devido ao menor custo de transporte) e de patrimônio (reflexo da expectativa do aumento da renda).

No caso do governo federal, ao qual se aplica o decreto-lei 195/67 e executor da obra, com mais evidência se demonstra a possibilidade de, mesmo dentro do atual quadro constitucional, valer-se deste instrumento disponível, hábil e exequível para evitar a indesejável concentração de riqueza que o atual modo de financiamento público acarreta.

Análise quantitativa preliminar que fizemos para este projeto indica que, tomada uma área de influência adequada, em cada margem da ferrovia projetada, a contribuição por alqueire se situará em valor certamente bastante inferior à valorização que a ferrovia trará àquelas terras, sendo, assim, facilmente absorvível pelos seus detentores.

Esta conclusão pode ser extrapolada, com os mesmos resultados, favoráveis, se tomado em consideração o complexo ferrovia e obras complementares (vias de alimentação da ferrovia e hidrovia).

A aplicação do tributo se funda também num elemento adicional de importância para o debate sobre a distribuição da renda e da riqueza em seu aspecto regional.

É verdade, como disse o presidente da República na posse do atual ministro da Fazenda, que o Nordeste, sendo a região mais fraca é a que mais sofre quando vem a tempestade. Entretanto, dada a distribuição dos benefícios das despesas federais lá realizadas, são apenas alguns (poucos, às vezes nem mesmo nordestinos) os que mais têm se beneficiado das obras públicas conseguidas executadas, seja na tempestade, seja na bonança.

Outro aspecto que reforça a necessidade de implantação do tributo é ressaltado pelo episódio da anulação da concorrência, decorrência da salutar ação de uma imprensa livre e corajosa. Devemos nos empenhar que a ação fiscalizadora para uma condução equânime e proba dos negócios públicos se faça pelos diretamente interessados, no caso os contribuintes-financiadores da atividade do Setor Público. Neste aspecto, o tributo proposto encerra instrumentos de participação direta dos contribuintes nas decisões, em todas as fases do projeto, que poderia levar a uma real democratização da ação do Estado, quando empreende obras públicas.

Nossas considerações servem para lembrar que boa parcela da solução do mal colocado problema do déficit público e do crescimento econômico numa perspectiva de longo prazo pode ser encaminhada desde agora, com decisões que podem ser assumidas pela nova equipe econômica, à qual se dirigem as pressões daqueles que se acostumaram a ter no governo federal o viabilizador de imensos ganhos de capital, em detrimento da maioria dos contribuintes.

Não enfrentando, de frente e agora, tais problemas, estará a nova equipe econômica deixando de pôr a mão em caixa de marimbondos. E de fogo, sabemos todos. Mas, assim agindo, estarão, também, se condenando a tornarem-se politicamente moribundos, tão rapidamente como a chamada Nova República, cujos impasses se aclaram a cada dia, alimentando a chama da nova mobilização por eleições diretas e livres e pelo efetivo início de uma transição que respeite o interesse da maioria.

ADRIANO HENRIQUE REBELO BIAVA, 41, professor da Faculdade de Economia e Administração (FEA) da USP, e do PUC-SP, doutor pela USP e mestre pela Universidade de Paris (França).