

Comissão de Sistematização decide futuro das rodovias

Há dois fatos sobre os quais os membros da Comissão de Sistematização da Assembléia Nacional Constituinte parecem concordar: a péssima situação da esmagadora maioria das rodovias brasileiras e a necessidade urgente da destinação de vultosos recursos para a recuperação e manutenção dessas estradas. A saída proposta pelo deputado Dalton Canabrava (PMDB-MG) — que registrou pedido de destaque para três emendas de sua autoria — está mobilizando forças ponderáveis de todos os partidos políticos e prevê a vinculação dos recursos a serem auferidos pelo Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos ao sistema rodoviário nacional. Segundo uma das emendas propostas pelo deputado mineiro, o resultado da arrecadação do imposto seria destinado da seguinte maneira: 40% aos Estados e ao Distrito Federal, 20% aos municípios, 10% às regiões metropolitanas e os 30% restantes para o Fundo Rodoviário Nacional, que trataria de cuidar das estradas federais.

A proposta do deputado Canabrava, entretanto, não é nova. Já em 27 de dezembro de 1945, o Decreto-Lei 8.463, chamado de Lei Maurício Jopper, havia criado o Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, que permitiu a construção da maioria das estradas brasileiras, bem como sua conservação e ampliação. Por intermédio dessa tributação — que hoje é de 4,6 centavos de dólar por litro de gasolina vendido e 1,8 por litro de diesel (o álcool é isento) — o contribuinte sabia que as estradas seriam construídas e mantidas. A partir de 1976, porém, mesmo com a manutenção do imposto, a arrecadação deixou de ser vinculada ao setor rodoviário, passando a compor o caixa único da União, não retornando à conservação das rodovias, reduzindo drasticamente o orçamento do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e dos Departamentos de Estradas de Rodagem dos Estados (DERs).

Apoio — Para o deputado Pimenta da Veiga (PMDB-MG), é muito difícil prever a aprovação ou não das emendas propostas pelo deputado Canabrava. "As votações em plenário são sempre submetidas a muitas pressões e ele é muito emocional, mas vejo uma boa base de apoio para a iniciativa porque ela visa a recuperar as estradas brasileiras. É por isto, como todos nós sabemos, principalmente nós parlamentares que viajamos pelo interior, que a recuperação das rodovias brasileiras é inadiável", explica.

Pimenta da Veiga disse que as estradas de Minas Gerais "há muito tempo acabaram". E cita como exemplo a que liga Belo Horizonte a São Paulo: "Tráfego por essa rodovia e percebo que muitos trechos não existem mais, causando graves prejuízos financeiros e a perda lamen-

tável de muitas vidas". Por esses motivos o deputado Pimenta da Veiga manifesta o compromisso de lutar pela aprovação dessas emendas.

O deputado Siqueira Campos (PDC-GO) defende a aprovação das emendas do deputado Canabrava porque, na sua opinião, o DNER precisa ser fortalecido para que possa recuperar a malha viária do país. "Se os recursos necessários não forem destinados à conservação das estradas, não poderemos muito em breve ir a lugar nenhum desse país", observa. Siqueira Campos defende a distribuição equitativa dos recursos a serem produzidos pelo imposto único entre o DNER e os DERs. "Já estamos observando, com o início das chuvas, o aumento do número de acidentes rodoviários pela precariedade das estradas. Estamos muito preocupados no Estado porque, com o início do período regular de chuvas, poderá haver a interrupção da BR 153, que liga Belém a Brasília, que é a única via que dá acesso efetivo a todos os municípios do Norte e do Nordeste de Goiás e do futuro estado de Tocantins", explica.

O deputado Oswaldo Lima Filho (PMDB-PE) disse que apóia o fortalecimento do Fundo Rodoviário Nacional nos termos da Lei Maurício Jopper (de 1945). Segundo ele, os recursos oriundos do imposto único devem ser destinados preferencialmente à restauração das rodovias. A opinião do deputado está baseada na constatação do estado de deterioração das rodovias do Nordeste. "A maioria das rodovias federais, como a BR 101 e a BR 132, por exemplo, não tem acostamento e está pessimamente conservada, com elevados índices de acidentes. E não é por acaso que o Brasil é campeão em morte em acidentes de tráfego". Lima Filho disse também que tem sentido muitas condições, entre os membros da Comissão de Sistematização, para que a emenda Canabrava seja aprovada.

"Todos nós sabemos que o DNER hoje está totalmente deficitário", explica o deputado e advogado do Sindicato de Caminhoneiros de Pernambuco, Nilson Gibson (PMDB-PE). "A péssima situação de nossas estradas vem dificultando o transporte de pessoas e de bens em nosso país", sentencia Gibson. Para ele, Pernambuco é um dos Estados mais prejudicados pela falta de recursos específicos para a conservação das estradas. "Não adianta que o Nordeste produza mais alimentos e outros bens se nós não possuímos vias de escoamento compatíveis", pondera Nilson Gibson.

Posição semelhante foi demonstrada pelo deputado Ibsen Pinheiro (PMDB-RS), que disse ter observado a deterioração da malha viária do Estado do Rio Grande do Sul. Para ele, o principal fator que tem contribuído para essa situação é a falta dos recursos do imposto único,



Pimenta da Veiga, Nilson Gibson e o senador Nelson Carneiro vão lutar contra os tributaristas da Comissão de Sistematização para conseguir votação favorável à emenda que destina recursos às rodovias

que estão sendo concentrados no caixa único da união.

"Não se tem tido na devida conta a prioridade dos investimentos na recuperação de nossas estradas. Até a nossa melhor rodovia, que é a autopista que liga Porto Alegre a Osório, tem tido uma conservação deficiente, embora o usuário pague, e pague caro, pelo pedágio que ali é cobrado", salientou.

Na opinião do deputado José Santana (PFL-MG), não adianta a boa vontade que o DNER vem demonstrando em recuperar os 66 mil quilômetros de rodovias federais se ele não tem os recursos necessários para isso. Segundo ele, existem inúmeras estradas em Minas Gerais que foram iniciadas e não foram concluídas por falta de recursos. Além de muitas outras já programadas e que sequer foram iniciadas. "É por todos esses motivos que desejamos ver aprovada a emenda Canabrava. Sinto que os membros da Sistematização são favoráveis", sentenciou.

Obstáculo — Todo o engajamento pluripartidário a favor da criação do imposto único e a vinculação explícita

de sua aplicação na recuperação do sistema viário nacional pode esbarrar, apesar de todos os esforços, na filosofia tributária do relator Bernardo Cabral — lastreada pelo apoio dos deputados José Serra (PMDB-SP) e Francisco Dorneles (PFL-RJ) — que não deseja ver aprovado nenhum fundo específico para qualquer das atividades que não a criação do Fundo Nacional da Educação, decorrência da emenda Calmom.

Quem alerta para o problema é o senador Nelson Carneiro (PMDB-RJ), que identifica uma grande resistência dos "tributaristas" da Comissão de Sistematização. "Pessoalmente sou favorável às emendas do Dalton Canabrava e, principalmente, aos seus objetivos", explica. Entretanto, lembra o senador, a "tendência que verifico é de que a Sistematização aprove apenas o fundo destinado a garantir recursos para a educação", salientou. "Mesmo assim, assumi o compromisso de votar a favor da emenda e é assim que vou proceder porque acredito na necessidade do imposto único e do fortalecimento do Fundo Rodoviário Nacional", concluiu.

Só pedágio não dá conta

Quem se acostumou à cobrança do pedágio na Ponte Rio—Niterói, Rodovia Presidente Dutra e na auto-estrada Porto Alegre—Osório pode ter dificuldade em entender a necessidade de o setor rodoviário dispor de um mecanismo de financiamento embutido no preço dos combustíveis e que reverta diretamente para manutenção e investimentos nas rodovias. Afinal, então para que serviria o pedágio?

Em 1º de janeiro de 1970, entrava em vigor, nas rodovias Dutra e Rio—Petrópolis, o pedágio. O elevado custo de manutenção das rodovias de grande capacidade de circulação, que permitem ligar importantes centros urbanos de maneira rápida, segura e eficiente, exigia a instituição do pedágio. Num determinado momento, além destas duas rodovias, o DNER iniciou estudos com o objetivo de implantar praças de pedágio em outros locais, minorando o problema de recursos para a manutenção de rodovias.

Assim, não só a Via Dutra e a Rio—Petrópolis, mas também a Rio—Teresópolis, Ponte Rio—Niterói e a auto-estrada Porto Alegre—Osório ganharam postos de pedágio. No entanto, face à crescente socialização das tarifas, o DNER viu-se na contingência de, ao contrário do recomendável, desativar o sistema de cobrança de pedágios que foram implantados nas rodovias Rio—Petrópolis e Rio—Teresópolis, uma vez que as

receitas que vinham sendo obtidas mal davam para cobrir as despesas de operação destas praças.

Ainda há pouco tempo, a tarifa de pedágio da Ponte Rio—Niterói, que na época de sua inauguração (1974) correspondia a US\$ 1,55, estava fixada em CZ\$ 3 para carros de passeio — isto é, o equivalente a US\$ 0,0619 no câmbio de agosto. Ou seja, estava se pagando mais de 25 vezes menos do que na inauguração. Compreende-se, então, a razão dos postos de pedágio estarem ameaçados de se tornar deficitários e, especialmente, da incapacidade das tarifas servirem para cobrir inteiramente o custo de manutenção do local onde são cobradas.

O DNER já realizou um estudo onde aponta as necessidades imediatas de conservação e manutenção de suas rodovias, inclusive naquelas onde são cobrados pedágios. Mas não dispõe de condições financeiras para dar início a esta ação. Em números do demonstrativo de junho de 1987, a receita total dos postos de pedágio alcançou CZ\$ 18 milhões 636 mil, contra uma despesa que chegou a CZ\$ 8 milhões 139 mil. A relação despesa/receita, portanto, situada em 43,67%, tornou-se muito alta para a cobertura das necessidades de manutenção. E na Ponte Rio—Niterói, antes da atualização da tarifa para CZ\$ 12, esta relação estava próxima a 60% — muito além dos 30% ideais para a melhor operação.

