

Recursos para estradas dependem da Constituinte



— É fundamental para o setor rodoviário que a Constituinte reveja e defina os recursos financeiros para a conservação e restauração da malha rodoviária do País, sem a qual torna-se inviável o desenvolvimento dos setores econômicos, principalmente a agricultura, que depende inteiramente das estradas vicinais.

A afirmação é do Diretor Geral do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) do Rio de Janeiro e Vice-Presidente da Associação Brasileira dos Departamentos de Estradas de Rodagem (Abder), engenheiro Fernando MacDowell. Ele disse que a estimativa de recursos do DER fluminense para 1988, destinadas pelo Fundo Rodoviário Nacional (FRN), não chega a dez por cento do necessário para a recuperação da rede rodoviária estadual.

O Estado do Rio tem 2.300 quilômetros de rodovias pavimentadas, quatro mil quilômetros de vias não pavimentadas e 19 mil de rodovias vicinais. Segundo MacDowell, para restaurar as estradas fluminenses nos próximos quatro anos seriam necessários cerca de CZ\$ 15 bilhões por ano. A verba para 1988, porém, é de CZ\$ 2,1 bilhões, dos quais CZ\$ 1,8 bilhão virão do FRN, CZ\$ 217 milhões do adicional do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos (IULCLG) e CZ\$ 106 milhões do Imposto Único sobre Minerais. MacDowell defende a criação de impostos restritos para o setor rodoviário, explicando que o sistema atual de caixa única é prejudicial.

— Não se pode planejar sem conhecer o provável comportamento das fontes de recursos específicas do setor. O sistema rodoviário é o mais importante do País e o será por muitas décadas. Temos a obrigação de conservá-lo — afirmou MacDowell.

O fortalecimento dos órgãos rodoviários federal, estaduais e municipais também é defendido pelo Superintendente Executivo da Abder, Egberto da Costa. Ele acha que, se o Fundo Rodoviário Nacional voltar a ser alimentado exclusivamente pela arrecadação do IULCLG, o setor terá os recursos necessários para a execução dos programas de conservação, manutenção preventiva e restauração da malha rodoviária.

— Como sabemos, por nossas rodovias são transportados 56 por cento das cargas e 94 por cento dos passageiros e não podemos, neste momento, deixar de retornar às condições mínimas de utilização do que foi construído com enorme sacrifício — afirmou Egberto da Costa.

Ele disse ainda que a entidade está apoiando as emendas enviadas pelo DNER à Constituinte, visando à vinculação dos recursos arrecadados pelo IULCLG ao setor rodoviário.



Em vários trechos da Dutra, só uma pista é utilizável



A Via Dutra, saturada, precisa de obras de ampliação

Orçamento para 88 não permite obras de vulto

As principais rodovias brasileiras também precisam de obras de ampliação por causa da saturação do tráfego, segundo disse o Diretor Geral do DNER, Antônio Canabrava. São elas a Via Dutra, a Curitiba—Porto Alegre, a São Paulo—Curitiba e a São Paulo—Belo Horizonte. Essas obras, segundo Canabrava, são consideradas prioritárias pelo DNER, mesmo que a princípio atendam apenas a alguns trechos onde há maior tráfego. Só a São Paulo—Curitiba precisaria de recursos de CZ\$ 12,5 bilhões para ser duplicada, enquanto o trecho Florianópolis—Blumenau sairia por CZ\$ 14 bilhões. Ao todo, essas obras exigiriam recursos de CZ\$ 80 bilhões, aproximadamente.

Canabrava explicou que já vem ne-

gociando o financiamento dessas obras com o Banco Mundial, que, segundo ele, tem se mostrado receptivo. Apesar disso, há a exigência daquele órgão de que o DNER tenha garantidos recursos orçamentários que permitam o pagamento do empréstimo e a manutenção dessas rodovias. Isso, porém, disse ele, também exige a vinculação do IULCLG ao orçamento do DNER, permitindo uma arrecadação anual de US\$ 1,6 bilhão.

Canabrava afirmou que os recursos orçamentários do DNER previstos para 1988 são insuficientes para se pensar em fazer qualquer obra de vulto. Ele disse que foi solicitada à União uma verba de CZ\$ 14,9 bilhões, a preços de abril, mas a Secretaria de

Planejamento da Presidência da República só autorizou o repasse de CZ\$ 8,1 bilhões. Atualmente, explicou Canabrava, o Ministério dos Transportes, ao qual o DNER é ligado, está negociando com a Seplan um aumento desse repasse.

Como argumento, Canabrava citou pedido feito pelo próprio Presidente José Sarney, que recomendou que o número de acidentes nas estradas diminuisse. O Diretor Geral do DNER revelou que a maior parte dos acidentes são por falha humana, mas admitiu que a má conservação das estradas também contribui. Além disso, o estado das rodovias brasileiras implica um preço mais alto do frete, encarecendo o custo de vida.

Duplicação de rodovias saturadas exige utilização de Imposto Único

O DNER precisa de US\$ 1,1 bilhão para ampliar ou duplicar 1.126 quilômetros de rodovias nas regiões Sul e Sudeste do País que já se encontram com o tráfego congestionado. A informação é do Assessor da Diretoria Geral do órgão, Raul Bermann. Ele explicou que essas obras só serão possíveis com a vinculação dos recursos arrecadados pelo Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos (IULCLG) ao orçamento do DNER, que será votada pela Constituinte, e abrangerão trechos de rodovias que passam pelos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Paraná e Santa Catarina.

Além disso, acrescentou, há mais 579 quilômetros de rodovias em várias partes do País que estão próximas de atingir o limite de saturação. Dos trechos referentes aos 1.126 quilômetros, Bermann disse que 70 por cento já estão com os projetos prontos. Entre esses, há alguns com licitação já marcada, como é o caso da Prazeres—Cabo, em Pernambuco, com 16,4 quilômetros de extensão e custo estimado em US\$ 30 milhões; a Rio Bonito—Duques, no Rio de Janeiro, com 21 quilômetros e custo estimado em US\$ 12 milhões; e a Cunha—São Paulo, com 164 quilômetros e custo estimado em US\$ 336,6 milhões.

Além dessas há a Linha Vermelha, a ser criada, rodovia paralela à Avenida Brasil, que hoje suporta um tráfego médio diário de 210 mil veículos. Essa rodovia será construída e gerenciada pela iniciativa privada. Com 14 quilômetros de extensão, seu

custo está estimado em US\$ 200 milhões, que serão financiados com recursos externos. Mas isso só poderá ser feito, segundo Raul Bermann, depois que o Brasil renegociar sua dívida com os bancos credores estrangeiros.

Outros trechos para os quais já há projetos são o Trevo das Missões, no Rio—Teresópolis, com 15 quilômetros de extensão e custo estimado em US\$ 41 milhões; o Trevo das Margaridas, em Nova Iguaçu, Rio de Janeiro, com 16,1 quilômetros e custo estimado em US\$ 67,6 milhões; a São Lourenço—Serra—Jacupiranga—Cajati—Serra do Cadeado, em São Paulo, com 218,7 quilômetros e custo estimado em US\$ 216 milhões; e a Guarulhos—Bragança Paulista—Mairiporã, com 85 quilômetros, que já possui projeto pronto no trecho até Bragança Paulista, com 67 quilômetros e custo estimado em US\$ 96,1 milhões; e a Joinville—Florianópolis—Palhoça, em Santa Catarina, com 171,4 quilômetros e custo estimado em US\$ 155,6 milhões.

Os trechos que também estão saturados mas ainda não possuem projetos são Itabirito—Belo Vale, em Minas Gerais, com 33,2 quilômetros de extensão; Lima Duarte—Chácara, em Minas Gerais, com 18 quilômetros; Goianópolis—Goianânia, com 29,6 quilômetros; São Lourenço da Serra—Itapeverica da Serra, em São Paulo, com 29 quilômetros; Curitiba—Pinheirinho, no Paraná, com 9,4 quilômetros; Curitiba—Garuva, no Paraná, com 78 quilômetros; e Betim—Perdões, em Minas Gerais, com 181,5 quilômetros.

Concessões a grupos privados podem ser alternativa mais viável

A construção e a exploração de rodovias pela iniciativa privada, por regime de concessão, é defendida pelo Diretor Geral do DNER, Antônio Canabrava, como alternativa mais viável para intensificar a melhoria da malha rodoviária nacional.

— Esse mecanismo já vem sendo utilizado com sucesso em vários países do mundo — disse Canabrava. — A alternativa, que consiste em atrair a participação do capital privado para a ampliação de rodovias de classe especial, parece absolutamente válida, sobretudo quando os meios financeiros disponíveis para o setor mostram-se escassos, havendo necessidade de alocá-los a outros projetos.

No Brasil, explicou Canabrava, os

fatores que poderiam justificar a adoção do sistema são: grande demanda de transporte para esse tipo de rodovia, com elevados níveis de serviços; necessidade de vultosos investimentos para a execução de obras na rede rodoviária; impossibilidade de reduzir os gastos governamentais em outros setores da economia para canalizá-los ao setor rodoviário; inconveniência ou dificuldade de elevar a taxa para obtenção de maior volume de recursos públicos para obras rodoviárias, além da insuficiência de disponibilidade de crédito; necessidade de atender à demanda de transporte num espaço de tempo razoavelmente curto; e necessidade de reduzir o consumo de combustível.