

Plano Para Recuperar as Rodovias

Em 1988, a tal de “Constituição Cidadã” acabou de vez com uma das coisas boas que este nosso País havia copiado dos norte-americanos: o Fundo Rodoviário Nacional (FRN). A exemplo dos nossos “irmãos” do Norte, havíamos constituído, ao tempo dos governos militares, um imposto vinculado — um percentual embutido no custo dos combustíveis fazia crescer o FRN, garantindo ao então operante Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) recursos complementares aos auferidos com a Taxa Rodoviária Única (TRU) para manter em bom estado de conservação os milhares de quilômetros de rodovias pavimentadas existentes à época e, pasmem, construir outras centenas de quilômetros de estradas novas.

Uma outra vantagem do FRN que alguns esqueceram: garantia os recursos da contrapartida do governo brasileiro nos contratos de financiamentos internacionais, como no caso do BID e do BIRD (Banco Mundial).

É bem verdade que, antes da Constituição, a partir de 1974, o Sistema conseguiu criar leis que foram aos poucos desviando para outros setores debilitados da máquina governamental os recursos do FRN e, como consequência, nossas estradas foram se deteriorando sem serem conservadas. O resultado está aí, para quem quiser ver, ao longo dos mais de 50.000 quilômetros de rodovias federais pavimentadas existentes no território brasileiro.

Nos EUA existem 2 milhões de milhas de rodovias pavimentadas e destes somente 5.000 são pedagiados. Lá ainda existe o sistema de vinculação de impostos que garante a manutenção e ampliação da malha rodoviária.

Aqui e agora, o exemplo a ser adotado pelo governo brasileiro, buscando fazer frente à falta de recursos para conservar e construir estradas, é o europeu: pedágios em todas as rodovias possíveis; concedendo-as à iniciativa privada que deverá recuperá-las integralmente antes de cobrar o direito à passagem por elas.

Mas, ao contrário do que muitos possam pensar, isto não será suficiente para superar as deficiências do sistema rodoviário nacional. Levantamentos do próprio DNER mostram: apenas 15% (7.500 quilômetros) do total da malha rodoviária do País podem ser pedagiados, pois concentram 40% do tráfego. Isto porque é preciso garantir um movimento mínimo de veículos que torne atraente à iniciativa privada explorar uma BR. Os cálculos técnicos indicam que uma rodovia, para ser “boa de pedágio”, deve ter um movimento de pelo menos 3.000 veículos/dia. Mas 80% das BRs têm menos que isto.

Este quadro também levou o Governo e, dizem, até alguns congressistas a pensar em ressuscitar o Fundo Rodoviário Nacional, retomando o processo de imposto vinculado. Seria a única saída para o DNER cuidar dos 85% de rodovias federais que não terão pedágio por apresentarem índices de veículos/dia inferiores aos recomendados.

As rodovias pedagiadas, além do pavimento e sinalização em perfeitas condições, deverão dispor de telefones públicos para emergências, ambulâncias e carros-guincho; um investimento em torno de US\$ 10 mil por quilômetro, segundo cálculos do DNER. Teremos, enfim, estradas de Primeiro Mundo! Pena que o salário do brasileiro, de onde sairá o pagamento da tarifa de pedágio, continue no terceiro ou quarto.