

Se vai, nem sempre volta

Marcos Vinícios Rodrigues Vilaça

H

Hipócrata era a palavra para designar atores. A teatralidade conferida, ultimamente, ao trato da questão rodoviária brasileira foi a apoteose da hipocrisia. Dizia-se acontecer o que não acontecia, fazer o que não se fazia, prover o que não se provia, prever o que não se previa.

O que comentei em Voto dado a processo sobre auditoria do TCU é o retrato dessa situação e celebra uma inconformidade que muita gente já se cansou de proclamar. Não é nenhuma novidade a situação precária das estradas pelo País e chega a ser desanimador tocar, por mais uma vez, num problema extenuantemente vivido e denunciado.

Na realidade, os dramáticos números levantados naquela auditoria são iguais à experiência cotidiana por que passam rodoviários e viajantes há bastante tempo.

OTCU não é órgão do Executivo, e do Legislativo é parceiro com muita honra, mas não pode, por si mesmo, resolver a questão. O que se pretendeu, com este tipo de fiscalização, foi mostrar a situação das rodovias federais, identificar falhas operacionais da gestão da malha rodoviária e propor melhoramentos. E, nesse sentido, contamos com as ações ao alcance dos órgãos apropriados.

A malha rodoviária brasileira é predominantemente velha e excessivamente utilizada. Oitenta por cento da extensão têm mais de dez anos de existência e ultrapassaram a vida útil projetada.

Nos trechos percorridos por ocasião da auditoria, quase 6.000km, as equipes de fiscalização se depararam freqüentemente com crateras na pista e no acostamento, ondulações, rachaduras, pavimento desgastado ou já destruído, ausência ou obstrução dos acostamentos, ausência ou desgaste das sinalizações horizontal e vertical, falta de guarda-corpos e buracos nas pontes. Até trechos pavimentados há menos de dois anos apresentaram trincas, buracos, cáries, deslizamentos.

Estima-se que as más condições das rodovias brasileiras fazem aumentar em até 38% o custo operacional dos veículos, 58% o consumo de combustíveis, 100% o tempo das viagens e 20% o custo do frete. Por outro lado, de acordo com o Banco Mundial, cada dólar não gasto na manutenção das estradas implica a necessidade de despende cinco dólares em reconstrução.

Mas os custos da deterioração da malha rodoviária não se resumem a prejuízos materiais. Calcula-se que num trecho de rodovia em estado crítico a elevação do número de acidentes pode chegar a 50%. Ano passado, 3.086 acidentes e 180 mortes foram causadas por deficiência das estradas, pelos índices oficiais.

Naquele trabalho, procurou-se determinar os motivos que levam à péssima qualidade das rodovias brasileiras. Desde logo se notou que as constantes interrupções do fluxo de recursos para os contratos, as paralisações, a inexistência de controle de cargas pesadas e a falta de conservação interferem bastante e negativamente na qualidade da execução das obras e no desgaste das rodovias. Outros fatores são as falhas executivas e de projeto, a inexigência de padrões de qualidade, a utilização de materiais ruins e a deficiência administrativa.

“Estima-se que as más condições das rodovias brasileiras fazem aumentar em até 38% o custo operacional dos veículos, 58% o consumo de combustíveis, 100% o tempo das viagens e 20% o custo do frete.”

Marcos Vinícios Rodrigues Vilaça
é Ministro do Tribunal de Contas da União

Por isso, as causas principais para a calamidade das estradas foram atribuídas ao próprio poder público, que não faz corretamente a sua parte para oferecer aos usuários uma satisfação no tráfego rodoviário condigna do esforço tributário a que são submetidos.

Teria muito para falar, mas destaco a questão da sempre alegada inexistência de recursos. Procurei, em vez de simplesmente lamentar a falta de dinheiro, ver até em que medida ela se justifica. E percebi que não há tanta razão para essa desculpa.

Considerando a infra-estrutura e a manutenção do transporte rodoviário, os números indicam haver estagnação do setor, já que os investimentos em 2002 e 2003 igualam-se aos realizados em 2000.

Em contraposição, nesse mesmo período a Constituição Federal foi alterada, para permitir a criação da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE), cuja finalidade seria, precipuamente, desenvolver a infra-estrutura de transportes.

Era de se esperar um acréscimo substancial no volume de investimentos em transportes desde 2002. No entanto, ficou demonstrado que isso não aconteceu. Os recursos destinados para a área em 2002 e 2003 decresceram em relação ao ano de 2001, quando a contribuição não existia.

Tal constatação poderia significar que os recursos que abasteciam os transportes foram substituídos, simplesmente, pelo dinheiro originário da CIDE, que de nada teria servido para prosperar o setor. Ou então que a CIDE não estaria sendo utilizada dentro de suas finalidades constitucionais. Os dados que levantei dão conta de que, em boa medida, as duas coisas vêm ocorrendo.

A arrecadação da CIDE em 2002, seu primeiro ano de vida, foi maior do que a de todo o imposto de renda pago pelas pessoas físicas não descontadas em folha. Maior também do que a arrecadação do IPI vinculado à importação e do que a soma das receitas obtidas com do IPI sobre o fumo, as bebidas e os automóveis.

O orçamento da União estima que a CIDE proporcionará, em 2003, R\$ 10,775 bilhões, quase 50% a mais do que a arrecadação do ano anterior.

Como hoje a área de transportes sobrevive quase só às custas da CIDE, mas ainda assim encontra-se estagnada, o dinheiro que antes a financiava, pode-se concluir, está seguindo outros caminhos. E mais: observando que o orçamento dos transportes não cresceu em 2002 e 2003, exercícios nos quais a CIDE foi cobrada, pode-se deduzir que a instituição da contribuição não colaborou sequer com um centavo para o desenvolvimento do setor.

Mais grave ainda é a comprovação de que nem todo o dinheiro conseguido com a CIDE está sendo usado nos fins permitidos. Há áreas favorecidas que nada têm que ver com a base constitucional da contribuição. Neste ano, enquanto a arrecadação da CIDE deverá dar R\$ 10,775 bilhões, menos de 1/3 desse dinheiro está previsto para a infra-estrutura de transportes e para a recuperação do meio ambiente.

Portanto, não se justifica o estado estacionário em que se encontra nos últimos tempos o setor rodoviário não privatizado, sobretudo a partir de 2002, quando foi instituída a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico. O montante que se imagina arrecadar em 2003 com a contribuição seria suficiente para modernizar e melhorar em muito o funcionamento da malha rodoviária federal.

Vejo que o Estado não tem assistido a infra-estrutura de transportes da forma devida, sendo isso a causa primária da má qualidade notada nas rodovias brasileiras. O setor rodoviário precisa da compreensão do próprio governo, pois, do jeito que está, carente de recursos básicos, pouco pode ser feito pelos órgãos executivos imediatos. É necessário, mais do que tudo, um comportamento político interessado no desenvolvimento do setor. O atual governo tem condições de resolver isto.

Precisamos não consentir que promessa e engodo substituam, como aconteceu em passado recente, mais determinação, mais seriedade no programa de infra-estrutura das rodovias, para não se eternizar esta legenda de pára-choque de caminhão: "Nas longas estradas moro e às vezes choro". ■

“Como hoje a área de transportes sobrevive quase só às custas da CIDE, mas ainda assim encontra-se estagnada, o dinheiro que antes a financiava, pode-se concluir, está seguindo outros caminhos.”
