

Padilha

AJ14793

ELISEU PADILHA

# Inversão de rumos

Este ano passaremos a implantar, no DNER, uma efetiva inversão nos rumos das estradas que compõem a malha rodoviária federal. Durante décadas, por razões conhecidas, a prioridade absoluta do DNER foi a construção de novas estradas, seguindo-se, pela ordem, a eliminação dos pontos críticos, a restauração, a conservação e, por último, a sinalização.

Aí está, de forma simples e objetiva, a definição da causa fruto da qual a malha rodoviária federal está em lastimável estado, especialmente no tocante à sinalização e à conservação. A sinalização é praticamente inexistente e o nível de conservação é atestado pela infinidade de buracos que, periodicamente, povoam nossas estradas.

Concorre, ainda e também, como causa secundária da degradação de nossas estradas federais, o fato delas terem, em média, 25 anos de uso (dois terços da rede pavimentada têm mais de 20 anos) e, que pelo sistema através do qual elas foram construídas, a vida útil do pavimento é esti-

mada em cerca de 12 anos.

Portanto, tratam-se de vias envelhecidas e sem a devida conservação e sinalização, compreendendo-se, assim, o resultante: grande parte da malha em mau e péssimo estado de conservação.

Outros dois fatos também contribuíram para a composição do quadro

que ora retratamos: quando ditas estradas foram construídas — há mais de 20 anos —, a frota nacional era de cerca de 6 milhões de veículos; hoje, quase cinco vezes maior, é de cerca de 25

milhões de veículos; a tonelagem média de um caminhão, há 20 anos, era de 15.000 quilos; hoje é duas vezes maior, cerca de 30.000 quilos (a tonelagem máxima era de 45 toneladas por veículo e esse limite não foi alterado. A máxima carga por eixo era de dez toneladas e também não foi alterada. O que mudou drasticamente foi o perfil da frota nacional de

caminhões. Há 25 anos, predominavam caminhões de dois e três eixos, cuja capacidade de carga era de 12 a 17 toneladas. Hoje, os caminhões de quatro a cinco eixos, com capacidade de 30 toneladas ou mais, são cada vez mais freqüentes na frota nacional, sobretudo nas rotas de longo percurso. O problema grave associado à

carga dos caminhões é dos excessos de carga por eixo, em relação à carga legalmente permitida de 10 toneladas. Por isso, a importância das balanças de controle de carga por eixo).

Bem, aí está o diagnóstico. A pergunta, por certo, é: mas, ministro, qual é a solução?

Respondo. Só há uma saída: a firme decisão político-administrativa de inverter a ordem de prioridade do DNER. A prioridade absoluta passa a ser a conservação, seguida pela sinalização, pela restauração, pela eliminação de pontos crí-

ticos e pela construção.

A malha rodoviária federal em redefinição no Congresso Nacional é integrada por 89.934 quilômetros de estradas. Destes, 53.846,5 quilômetros já pavimentados e 36.087,5 quilômetros para pavimentar; restando, pois, muito a ser pavimentado, especialmente no Norte e no Nordeste do País. De outra parte, da malha total, nossa meta para concessão ao setor privado para exploração mediante pedagiamento, é restrita a cerca de 15.507,2 quilômetros, que, se concretizada, deixará para manutenção e administração pelo Governo federal cerca de 38.339,3 quilômetros.

Todos os ensaios e estudos que procedemos têm demonstrado que realmente poderemos inverter o rumo da manutenção de nossas estradas federais. Apenas necessitamos confirmar a celebração da decisiva parceria entre a vontade política de mudança aqui expressada e as ações viabilizadoras do Congresso Nacional, na definição orçamentária, e o DNER na execução física.

■ **ELISEU PADILHA** é ministro dos Transportes

JÁ PODEREMOS  
IMAGINAR O QUANTO  
REDUZIREMOS  
O CUSTO BRASIL