



Pedágio na BR-060, no município de Goianópolis: renda extra

Pedágio reforça caixa de cidades em 11 milhões

RODOVIAS Recursos de ISSQN deram fôlego a 22 municípios goianos que margeiam estradas privatizadas. Acuadas por crise financeira, gestões usaram dinheiro para pagar folha e previdência **P8E9**



Praça de pedágio na BR-060 em Goiânia, trecho concedido à empresa Triunfo Concebra: municípios comemoram verba extra no orçamento com a arrecadação de ISSQN

Pedágio dá fôlego a municípios

RODOVIAS Em meio ao aperto nas contas, caixas de prefeituras por onde passam estradas concedidas à iniciativa privada tiveram reforço com 86,23% a mais de ISSQN em 2016

Katherine Alexandria
katherine.alexandria@opopular.com.br

Em 2016, um reforço de R\$ 11,35 milhões veio de Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) para municípios lindeiros às rodovias federais concedidas à administração privada em Goiás. Ao todo, são 22 cidades que se beneficiam com arrecadação (veja no quadro), que de 2015 para 2016 aumentou 86,23%. Para as menores, o recurso proveniente do pedágio foi ainda mais significativo, deu fôlego para fechar as contas em meio a queda de receitas.

No Brasil, segundo a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), as concessionárias repassaram, no ano passado, mais de R\$ 480 milhões em impostos para 874 municípios atendidos por estradas privatizadas. Os valores são proporcionais à extensão territorial de cada município nas rodovias. Mas variam também de acordo com a alíquota do ISSQN, que é da alçada municipal. O recolhimento ocorre todo mês e é direcionado para o caixa único das prefeituras.

Já o que cada uma faz com o dinheiro depende das prioridades locais. A verba não é conside-

“**No município, ajuda muito e é uma coisa permanente. Ele (ISSQN) nunca para e a tendência é aumentar o fluxo**”

Zé Antônio, prefeito de Campo Alegre de Goiás

rada pequena, chega a ultrapassar em alguns casos R\$1 milhão. E, na maior parte das cidades do interior goiano, representou incremento de mais de 50% nas receitas anuais de ISSQN, se comparado aos anos em que não havia pedágio no Estado.

Saúde, educação e infraestrutura estão ao menos na lista de prioridades. O problema, segundo prefeitos ouvidos pela reportagem, é que, por causa da crise econômica, a arrecadação “extra” serviu para segurar as contas pressionadas principalmente pela folha de servidores e Previdência. Outro ponto é que o ano de 2016 foi o primeiro com

recolhimento de ISSQN todos os meses – a operação das praças de pedágio teve início a partir de abril de 2015 em meses distintos de acordo com cada concessionária. Assim, como é algo novo – mais a troca de gestão municipal com as eleições –, o impacto em benefícios para a população ainda não é mensurado.

PERCAPITA

Entre os municípios mais privilegiados com a receita está Campo Alegre de Goiás, que no ano passado recebeu R\$ 1 milhão. Quando se compara o valor absoluto com a população, o saldo por lá é superior a R\$ 100 por habitante, o que também ocorre com Professor Jamil e Cumari. Nesse mês de janeiro, R\$ 87.569 entraram no caixa e foram para despesas diversas e já fez diferença, como reconhece o prefeito de Campo Alegre, Zé Antônio (PP).

“Perdemos 40% de ICMS, mais de R\$ 250 mil. Ganhamos de um lado e perdemos de outro. Se não tivesse esse recurso, seria pior”, avalia. Ele explica que no município o ISS era mínimo, não chegava a um quarto do valor atual. Proveniente de serviços na região, não havia como mudar muito. Agora com o

pedágio além da segurança do valor há correção anual baseada na inflação, além da tendência de aumentar o fluxo de veículos, o que garante que o recurso cresça. “Foi uma salvação no momento, mas, a longo prazo, se não recuperar a economia, não tem prefeitura que vá sobreviver se não tem ajuda do governo”, ressalta.

Com o imposto, ele tem projeto de recapar ruas e ampliar as vias com asfalto. “Mas a folha de pagamento de pessoal ultrapassa 52%. O ISSQN vai inteirar o que perdemos e o fundo de participação dos municípios não ajuda. Então, se não tiver recuperação, não paga nem a folha”. Zé Antônio acredita que a duplicação da BR-050, a medida que avança, ainda trará mais desenvolvimento e outros benefícios.

Em Professor Jamil, onde o valor per capita chegou a R\$ 146,3, o prefeito Geraldo Antonio Cavalcante (PSDB) diz que o imposto tem sua importância, mas como o mandato começou há pouco ainda está se inteirando sobre isso. “A gente passa por dificuldade, aperto, tem a folha, obras inacabadas e tem de terminar. É usado para tudo. Se tivesse normalizado, era possível fazer um benefício para cidade”,

diz sobre o caixa. No caso de Cumari, o ex-prefeito Marco Antônio dos Santos (PTB) diz que foi com a arrecadação que conseguiu fechar as contas. “Era uma média de R\$ 30 mil por mês, uma compensação financeira porque caiu os royalties da barragem de Furnas em 2014”. O valor perdido é próximo ao que passaram a receber a partir de 2015 com o pedágio.

Por meio de nota, a ABCR ressaltou que o repasse contribui “com o desenvolvimento econômico e social de cidades brasileiras, promove a melhoria da infraestrutura, atrai negócios para a região”, além de aumentar a arrecadação do poder público. As empresas responsáveis pelas concessões também destacam que as praças de pedágio também impactam com a geração de centenas de empregos, o que também contribui para a dinâmica das economias locais.

17,446

milhões de reais foi o total repassado pelas concessionárias a municípios goianos em dois anos de rodovias concedidas

Mão dupla

Veja o quanto cidades por onde passam rodovias concedidas recolheram de imposto (ISSQN)

BR-040

Concessionária:

Via 040

	2015	2016	VALOR PER CAPITA
Valparaíso de Goiás	R\$ 63,1 mil	R\$ 143,4 mil	R\$ 0,90
Luziânia	R\$ 246 mil	R\$ 504,5 mil	R\$ 2,50
Cristalina	R\$ 663,4 mil	R\$ 1,6 milhão	R\$ 29,60

BR-050*

Concessionária:

MGO Rodovias

	2015	2016	VALOR PER CAPITA
Cristalina	R\$ 262,7 mil	R\$ 428,9 mil	R\$ 7,80
Ipameri	R\$ 395,6 mil	R\$ 645,9 mil	R\$ 24,30
Campo Alegre de Goiás	R\$ 662,2 mil	R\$ 1 milhão	R\$ 153,90
Catalão	R\$ 801,8 mil	R\$ 1,3 milhão	R\$ 13,00
Cumari	R\$ 224 mil	R\$ 365,8 mil	R\$ 122,60

BR-153/060**

Concessionária:

Triunfo Concebra

	2015	2016	VALOR PER CAPITA
Abadiânia	R\$ 203,2 mil	R\$ 385,3 mil	R\$ 20,91
Alexânia	R\$ 254,7 mil	R\$ 482,8 mil	R\$ 18,20
Anápolis	R\$ 211,7 mil	R\$ 401,4 mil	R\$ 1,08
Aparecida de Goiânia	R\$ 101 mil	R\$ 191,6 mil	R\$ 0,36
Goianópolis	R\$ 117,5 mil	R\$ 222,7 mil	R\$ 19,40
Goiânia	R\$ 173 mil	R\$ 328 mil	R\$ 0,22
Goiatuba	R\$ 171,6 mil	R\$ 325,3 mil	R\$ 9,50
Hidrolândia	R\$ 228,7 mil	R\$ 433,6 mil	R\$ 21,50
Itumbiara	R\$ 174,6 mil	R\$ 331,1 mil	R\$ 3,20
Morrinhos	R\$ 416 mil	R\$ 788,8 mil	R\$ 17,50
Panamá	R\$ 76 mil	R\$ 144,1 mil	R\$ 53,00
Piracanjuba	R\$ 156,2 mil	R\$ 296,1 mil	R\$ 11,90
Professor Jamil	R\$ 260 mil	R\$ 492,9 mil	R\$ 146,30
Santo Antônio Descoberto	R\$ 112,8 mil	R\$ 213,8 mil	R\$ 3,00
Terezópolis de Goiás	R\$ 118,3 mil	R\$ 224,4 mil	R\$ 29,80

*Início da operação das praças foi em abril de 2015 **Início da operação das praças foi em junho de 2015
Fonte: Via 040/ MGO Rodovias / Triunfo Concebra/ IBGE

Cristalina recebe mais de R\$ 2 milhões

Se de um lado há os benefícios com o recolhimento de impostos, por outro as praças de pedágio também significam maior custo para produtores rurais e população de municípios goianos vizinhos às rodovias federais concedidas. Esses dois lados são vivenciados em Cristalina. O município recebe Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) da BR-040 e da BR-050 e somou no ano passado R\$ 2,03 milhões, a maior arrecadação registrada em Goiás. Mas tem bem próximo a sua entrada uma praça de pedágio.

“A cidade tem o benefício do imposto, mas foi muito prejudicada porque a 500 metros da saída foi colocada praça na BR-040 e temos produtores rurais e famílias que moram do outro lado com dificuldades imensas”, pontua o prefeito Daniel do Sindicato (PSB). Ele diz que ir e voltar onera os custos dos trabalhadores e é um desafio que ainda luta para negociar com a concessionária. “Tenho boa vontade e bom senso, sei que tem contrato com Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), precisamos arrecadar, mas Cristalina se beneficia e ao mesmo tempo sangra demais os cidadãos”, defende ao lembrar que haviam conseguido eliminar no ano passado para isenção só que foi derrubada.

“Vamos investir os recursos, mas o benefício é maior se conseguirmos isenção para o povo que trabalha por ali, que vai ao médico, mora do lado de lá, aí sim teria um saldo melhor”. Segundo Daniel, a ideia com o imposto, que diz ainda não ter recebido, é investir em educação. Comprometeu-se com estudantes universitários a custear 50% do transporte, cerca de R\$ 70 mil por mês. Vai ajudar alunos que saem da cidade para estudar em Paracatu (MG) e no Distrito Federal. Outro compromisso foi com 150 bolsas de estudo para faculdade da cidade e pretende com o restante do dinheiro melhorar as estradas rurais, devido ao fluxo e importância da região.



Vamos investir os recursos, mas o benefício é maior se conseguirmos isenção para o povo que trabalha por ali”

Daniel do Sindicato, prefeito de Cristalina

IMPORTÂNCIA

Sobre os impactos do ISSQN, o economista Adriano Paranaíba lembra que com a experiência em São Paulo, a partir de 1992, municípios foram salvos pela arrecadação porque o fluxo de pedágio é intenso e foi observado o crescimento das localidades beneficiadas. Ele ressalta que a diferença de alíquota também ajuda a cidades conseguirem maior retorno. Porém, ressalta em Goiás, por conta da guerra fiscal, algumas cidades abaixaram o imposto para atrair mais empresas e assim caíram em uma armadilha.

“A lógica do pedágio é diferente, o carro que já passava pela rodovia. O impacto é melhor do que programa de atração de indústria, por exemplo, que gera emprego, mas tem custos para oferecer contrapartidas como infraestrutura”. O especialista, explica que de toda forma é verba que permite dar fôlego para as administrações municipais. “Isso principalmente agora que vai ficar evidente que prefeituras estão quebradas”.

Ele defende que o problema da concessão é o que o governo está fazendo com os impostos que as pessoas já pagavam antes e não vão reduzir, sendo que a manutenção das vias é feita pela iniciativa privada. Já para os municípios, lembra que o ISSQN é fonte segura, já que, diferente de uma indústria, é muito difícil uma praça de pedágio mudar de lugar.

Diomício Gomes

Recurso ajuda a conciliar orçamento e despesas

Nas cidades próximas aos pedágios, a mão de obra local é privilegiada nas praças – são cerca de 60 pessoas empregadas. Com as obras de duplicação e melhoria das rodovias federais, também ocorre a expectativa de maior desenvolvimento. Porém, o maior retorno que as BRs já concedidas trouxeram para os municípios goianos vem por meio do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN), como defende o presidente da Associação Goiana dos Municípios (AGM), Cleudes Baré. “Entrar um recurso que na tese não

era previsto ajuda sistematicamente a conciliar orçamento com despesas”.

Ele pontua que não há obrigatoriedade de destinar a verba para um determinado fim, é usada para despesa corrente e investimentos. Baré explica que nas cidades menores o impacto do ISSQN dos pedágios é maior. “Isso porque a demanda por serviços sociais é menor em comparação com as grandes e o custo fica melhor e faz diferença”, destaca. Nessa ordem, diz ainda que permite fôlego para mais investimentos e manutenção do espa-

ço público com maior frequência. Porém, pontua que é preciso planejamento a longo prazo para que a receita faça diferença.

“Se empolgar, criar programas, fazer doações, depois a longo prazo têm um aumento superior a receita o que levará o futuro declínio do caixa.” Defende que é uma oportunidade, já disponível em momento econômico adverso, de fazer custeio melhor e buscar equilíbrio fiscal. Como também há projetos para concessões de rodovias estaduais, e assim mais pedágios, outras cidades se beneficiarão.



Cleudes Baré, presidente da AGM: impacto maior em cidades menores