ECONOMIZAR COMBUSTÍVEIS

POR QUE? QUANTO? COMO ?

Assessoria de Relações Públicas
da Presidência da República

FEVEREIRO 1977

ECONOMIZAR COMBUSTÍVEIS

POR QUE? QUANTO? COMO?

Assessoria de Relações Públicas
da Presidência da República - 1977

APRESENTAÇÃO

De repente, uma mudança na paisagem. Ruas vazias, postos de gasolina fechados, estradas com menos carros, velocidades menores... E insistência num tema — gasolina, economia, recolhimento restituível, racionalização.

Esta publicação pretende apresentar para um público não especializado em ciência econômica ou em energia o tão citado PROGRAMA NACIONAL DE RACIONALIZAÇÃO DO USO DE COMBUSTÍVEIS, decidido e apresentado à Nação na Reunião Ministerial de 13 de janeiro de 1977.

Tentaremos mostrar as causas que levaram à implantação do Programa, os objetivos que se espera alcançar, a importância e as minúcias de aplicação de cada uma das medidas adotadas.

Estamos convencidos de que está aberto um mutirão nacional. Todos os brasileiros precisam compreender a importância do que se pretende e trazer sua parcela — de trabalho, de desprendimento, até de sacrifício.

É por isso que nos dirigimos a você.

Brasília, fevereiro de 1977.

Assessoria de Relações Públicas da Presidência da República — ARP

SERÁ QUE ERA NECESSÁRIO?

Toda gente sabe como apareceu o problema. A Organização dos Países Produtores do Petróleo (OPEP) em fins de 1973 resolveu controlar o fornecimento do petróleo e aumentar seu preço.

Realmente, os preços então vigorantes não eram proporcionais ao valor real do petróleo. Tanto que, no mundo inteiro, de uma forma ou de outra, se esbanjava. Parecia até que o petróleo era uma riqueza inesgotável, que durante milênios seria fornecida a 3 dólares o barril...

O fato é que o aumento foi violento, pegou todo o mundo desprevenido e provocou repercussões de toda ordem.

Vamos traduzir o episódio em números para o Brasil:

Preço do barril (posto no Brasil)

Janeiro de 1973	3 dólares
Janeiro de 1974	12 dólares

O consumo de petróleo no Brasil e as condições de segurança do abastecimento interno exigiram a importação em 1973 de 257 milhões de barris.

Se fossem mantidos os mesmos padrões de consumo registrados de 1970 a 1973, a perspectiva de crescimento seria a do quadro abaixo, SE NENHUMA PROVIDÊNCIA FOSSE TOMADA.

QUADRO I

Ano	*Importações*			% sobre o total das importações
	Quantidade (Milhões de barris)	Valor do barril (dólares)	Valor total (Milhões de dólares)	
1970	131	1,51	198	7,9
1971	152	1,85	281	8,7
1972	180	1,99	358	8,5
1973	257	2,77	712	11,5
1974	294	11,11	3266	25,8
1975	336	10,72	3602	29,6
1976	384	11,54	4431	36,0

Evidentemente, a perspectiva era insuportável. Se nenhuma providência se tomasse, durante o ano de 1976 poderíamos ter despendido, só com petróleo, 44 % das receitas de exportação.

Nossa balança comercial já estaria "estourada", nosso desenvolvimento comprometido, o Brasil impedido de importar máquinas, fertilizantes, cobre, alumínio, tantas coisas, enfim, que se traduzem em empregos, melhoria de vida e prosperidade.

O Presidente Ernesto Geisel já na primeira reunião ministerial após sua posse (19 de março de 1974) abordou o problema:

> "... a crise internacional de matérias-primas críticas exigirá o realinhamento de vários preços internos, como os de derivados de petróleo,..."

Várias medidas foram sendo tomadas para resolver o problema dentro de alguns anos; por exemplo, o Programa Nacional do Álcool, a intensifcação de pesquisa da Petrobrás, a autorização para estabelecer Contratos de Serviço com Cláusulas de Risco.

Mas para enfrentar imediatamente a crise, só havia uma decisão:

DIMINUIR O CONSUMO

Entre diversas alternativas para diminuir-se o consumo, optou-se por uma que não provocasse estagnação do desenvolvimento nem submetesse o país a um tratamento de choque. Era preciso encontrar para um país como o nosso, emergindo do subdesenvolvimento, uma solução mais suave, gradual e equilibrada.

Em resumo, a decisão adotada desde 1974 foi

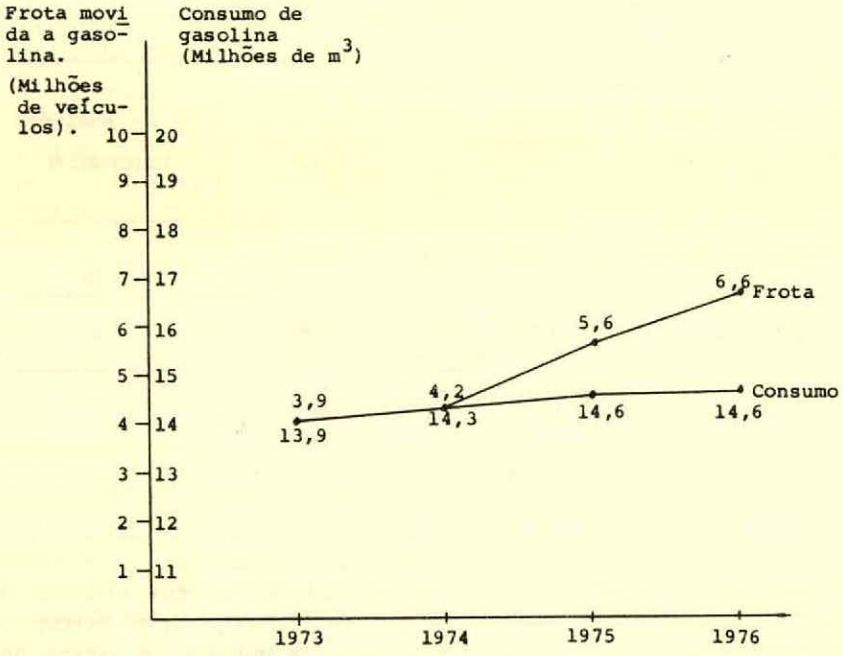
— *aumentar bastante o preço da gasolina* (e assim desestimular o consumo e o desperdício)

— *aumentar o mínimo possível os preços do óleo diesel, do óleo combustível e do gás de cozinha* (que repercutem mais sobre o crescimento do país e afetam mais sensivelmente o custo de vida e as camadas mais pobres da população).

Desde logo a gasolina começou a aumentar de preço. Em 31 de março de 1974, quase 35 %; em agosto, mais 13 %; e assim continuou. Do início da crise até hoje, o litro de gasolina foi de cerca de 1 cruzeiro para 5 cruzeiros.

Pesado aumento, que repercutiu na economia, gerando inflação. Mas o efeito foi impressionante em termos de redução de consumo.

Observe-se o gráfico adiante em que se compara o aumento da frota consumidora de gasolina com o aumento do consumo de gasolina. É uma demonstração da validade da política adotada.



No início deste capítulo mostramos um quadro do que teria acontecido, a partir de 1974, se não houvesse providências. Agora vamos mostrar o que realmente aconteceu:

QUADRO II

Ano	*Importações*		% sobre o total das importações
	Quantidade (Milhões de barris)	Valor Total (Milhões de dólares)	
1970	131	198	7,9
1971	152	281	8,7
1972	180	358	8,5
1973	257	712	11,5
1974	256	2844	22,5
1975	262	2809	23,1
1976	278	3208	28,8

Vamos comparar os quadros I e II quanto aos resultados de 1976:

QUADRO III

	Quantidade (Milhões de Barris)	Valor (Milhões de dólares)	% do total das importações
O que poderia ser	384	4431	36
O que foi	278	3208	29
Diferença	106	1223	7

Graças às medidas tomadas o desenvolvimento do Brasil não parou. (Em 1976 o crescimento do Produto Interno Bruto foi de 8,8 %). A quantidade de petróleo que deixou de ser importada permitiu que se continuasse a importar tudo o que era essencial ao nosso progresso. A taxa de ofertas de emprego não baixou — continuamos a poder acolher a cada ano os milhões de jovens que precisam começar a ganhar a vida.

Entretanto, no limiar de 1977, novas medidas se fizeram necessárias. A OPEP impôs novos aumentos do preço do petróleo (8 % em média). Diversos fatores desequilibraram nossa balança comercial (por exemplo, a baixa do preço internacional do açúcar).

Na realidade, o desequilíbrio da balança comercial veio como conseqüência, agora indireta, do aumento internacional do petróleo. Os países mais ricos, de economia sólida e estabilizada, acabaram por absorver o aumento, transferindo para os mais pobres o peso maior das dificuldades. Alteraram-se as condições de comércio (preços, taxas alfandegárias, etc.) e apesar de todo o esforço empreendido, o Brasil chegou ao final de 1976 com uma dívida externa de 27 bilhões de dólares.

A política adotada passava a ser suave demais para a gravidade do problema. Algo mais tinha que ser feito. O aumento excessivo da dívida externa poderia comprometer nosso desenvolvimento. Mais que isso, a partir de um certo nível, a dívida externa compromete a própria escolha de alternativas; nenhum país pode admitir que se veja tolhido, sem poder optar pelos caminhos do desenvolvimento que lhe são mais adequados.

E agora, a resposta à pergunta que intitulou este capítulo.

Não era só necessário, mas ESSENCIAL e IMPOSITIVO tomar medidas mais mais severas para conter o consumo de combustíveis derivados de petróleo.

Nenhum governo responsável deixaria de proceder dessa forma. Nenhum governo responsável deixaria de pedir restrições e até sacrifícios ao seu povo, em nome da necessidade de não bloquear o futuro, de não comprometer a marcha do desenvolvimento do país, de não frustrar as esperanças de cento e dez milhões de pessoas.

METAS DESEJÁVEIS E SOLUÇÕES POSSÍVEIS

Quanto mais economizarmos petróleo, tanto melhor. Isto é evidente. Todas as divisas poupadas reverterão para o maior desenvolvimento do Brasil.

Entretanto, uma pequena análise de nossa balança comercial permite medir com mais precisão o valor desejável dessa poupança.

Em 1976, exportamos um total de 10,1 bilhões de dólares e importamos 12,3. Ocorreu, pois, um *déficit* comercial de 2,2 bilhões de dólares, que embora menor do que em 1975 (3,5 bilhões) e do que em 1974 (4,6 bilhões), ainda é exagerado.

Deseja-se alcançar o equilíbrio até 78 ou 79.

Para isso, não devemos dedicar em 1977 mais de 3,5 bilhões de dólares ao petróleo. Caso contrário, outras importações essenciais deveriam ser diminuídas e entre elas o trigo, máquinas, fertilizantes e diversas matérias-primas que ainda não estão disponíveis no Brasil, na medida em que nosso desenvolvimento exige, apesar dos acelerados esforços que estão sendo feitos para produzí-las.

Os 3,5 bilhões de dólares, máximo tolerável para a importação de petróleo, correspondem — aos preços que se podem prever — a cerca de 250 milhões de barris. Acrescentando-se a produção nacional (62 milhões de barris) teremos um total de 312 milhões de barris, dos quais se podem extrair aproximadamente 13,3 bilhões de litros de gasolina e 12,6 bilhões de litros de diesel.

As projeções de consumo desses derivados, levando-se em conta o efeito da política de aumento de preços que tem estado em vigor desde 1974, colocam como provável o gasto, em 1977, de 16 bilhões de litros de gasolina e de 15,5 bilhões de litros de diesel.

Há pois necessidade, para não ultrapassar o teto de importação de petróleo, de economizar, em 1977, *pelo menos*, 2,5 bilhões de litros de gasolina e quantia idêntica de diesel que se traduzem, afinal, em cerca de

60 milhões de barris de petróleo

ou

800 milhões de dólares

Esta, a meta desejável. Este é o objetivo que devemos buscar para alcançar o mais breve reequilíbrio de nossa balança comercial.

Há dois esquemas de solução para buscar esse objetivo:

1 — Racionar o consumo

2 — Evitar o racionamento, racionalizando o consumo.

O racionamento teria certas vantagens. A maior delas seria a de conseguir com plena segurança alcançar a meta desejável. Quase que só uma questão de matemática: divisão do consumo aceitável pelo número de consumidores e distribuição dos cupons de racionamento — tantos litros para cada usuário.

Entretanto, há vários inconvenientes no racionamento. O mais grave, certamente, é a dificuldade de se praticar a justiça. Por exemplo, será justo distribuir cotas iguais para todos os proprietários? Evidentemente, não. Há os que usam o carro para trabalhar e os que usam para o lazer. Mas até onde fazer essa diferença? Cada indivíduo não será na realidade um caso especial? Identifique-se aí um problema de difícil (embora possível) solução.

Mas há outros inconvenientes: um deles, a "ressurreição" pelas pessoas mais ricas de carros já abandonados, apenas para aproveitar a cota de combustível a que teriam direito; outro, que tem acompanhado historicamente todos os racionamentos, em tempo de guerra ou em tempo de paz — o "mercado negro" — estimulante da corrupção, que só pode ser coibido com severa e intensa fiscalização.

Entre racionar e não racionar, o Governo ficou com a última alternativa. Tudo será feito para que a economia seja obtida sem racionamento. Com uma série de medidas de racionalização, será possível evitar o racionamento.

E foi assim que o Governo decidiu.

MEDIDAS TOMADAS

Em 13 de janeiro de 1977 numa Reunião Ministerial, o Presidente Ernesto Geisel anunciou as medidas tomadas para diminuir o consumo de petróleo. Constituíram o que se chamou de PROGRAMA NACIONAL DE RACIONALIZAÇÃO DO USO DE COMBUSTÍVEIS.

Vamos analisá-las uma por uma sob o ponto de vista dos efeitos esperados e das minúcias práticas de aplicação.

Entretanto, antes disso, é conveniente relembrar certos dados, cuja compreensão é básica para se entender o conjunto do PROGRAMA DE RACIONALIZAÇÃO.

O primeiro é que não se pode tirar de um barril de petróleo o que se quer. Com pequenas variações (dependentes da origem do petróleo e da técnica da refinaria) um barril de petróleo produz:

27 % de gasolina
25 % de óleo diesel
31 % de óleo combustível
7 % de gás de cozinha
10 % de outros produtos

Portanto, um programa de racionalização de combustíveis deve ser amplo, abrangente, equilibrado. Não adianta economizar só a gasolina. É preciso economizar, nas proporções adequadas *todos os derivados*.

Outro dado é o das estatísticas de consumo.

A gasolina, por exemplo, assim se reparte:

Transporte rodoviário	95,51 %
Transporte aéreo e marítimo	0,08 %
Indústria	3,17 %
Agricultura	0,64 %
Diversos	0,60 %
	100

O perfil do consumo do óleo diesel é a seguinte:

Transporte rodoviário	64,5 %
Transporte ferroviário	3,5 %
Transporte marítimo	1,7 %
Agricultura	16,0 %
Indústria	11,8 %
Diversos	2,5 %
	100

A compreensão dessas estatísticas leva a muitas conclusões. Que o esforço das medidas seja aplicado no transporte rodoviário, por exemplo. Que o óleo diesel tenha tratamento preferencial (por sua participação na agricultura e na indústria). E muitas outras que o leitor perceberá ao analisar o elenco das medidas de racionalização.

1. TRANSPORTES COLETIVOS

Trata-se de desenvolver os sistemas de transportes coletivos nas grandes cidades. Há uma série de atividades já em curso: aceleramento do metrô em São Paulo e no Rio de Janeiro; aperfeiçoamento do sistema de trens de subúrbio; aquisição de ônibus e de troleibus; diminuição dos estacionamentos nos centros das cidades, estabelecimento de "corredores" onde os ônibus terão preferência e portanto darão mais rapidez aos seus usuários (atuais e conquistados...).

As soluções ocorrerão em âmbito regional, visto que o problema se configura de forma diferente em cada área metropolitana. Observe-se desde já, no entanto, o resultado dos Programas de Ação Imediata da EBTU (Empresa Brasileira de Transportes Urbanos) que no Rio de Janeiro e em São Paulo já começam a ser de notável repercussão.

Em termos de economia, o efeito dessas medidas deverá ser muito expressivo.

O conjunto das nove regiões metropolitanas e mais o Distrito Federal abrigam uma população superior a 30 milhões de habitantes. Em média, 76 % do transporte local se faz por coletivos.

Se conseguirmos ampliar essa participação para 80 % (só mais 4 % !), teremos uma economia anual de cerca de 645 milhões de litros de gasolina, que exigem o processamento de 15 milhões de barris de petróleo. Essa economia se traduz afinal em 210 milhões de dólares — a quarta parte da meta desejável !

Como vantagem suplementar (nem por isso menos importante) o desenvolvimento racional dos transportes coletivos melhora a qualidade de vida nas grandes cidades, aliviando o trânsito e diminuindo a poluição.

Dentro do mesmo tema, há certa medida que depende mais da população do que do Governo: o transporte solidário, ou seja, a reunião de amigos para utilizarem um só carro para o trabalho ou para diversões. Trata-se de uma mudança de hábitos dos brasileiros,

difícil de conseguir-se, mas de repercussões impressionantes. A taxa média atual de ocupação dos veículos é de 1,15 passageiros por carro. Se aumentarmos essa proporção para 1,50, realizaremos uma economia de

900 *milhões de litros de gasolina* que exigem o processamento de

21 *milhões de barris de petróleo*.

Se conseguíssemos aumentar a média de ocupação dos carros para 2 (só *duas* pessoas por carro!) a economia se traduziria por

38 *milhões de barris de petróleo*

ou mais de

500 *milhões de dólares*

além dos benefícios sociais (incalculáveis) de descongestionamento das cidades e redução da poluição.

2. VEICULOS OFICIAIS

O Governo sempre tem que dar o exemplo. Neste programa está incluído um repertório de medidas de economia dos veículos oficiais. Há um projeto de reformulação completa do sistema com redução substancial dos "chapa branca". Até que ele venha (espera-se para muito breve) ficaram estabelecidas as seguintes providências:

— redução das aeronaves executivas, vendendo todas as que se tornarem desnecessárias;

— só comprar ou alugar automóveis com a potência máxima de 89HP (excetuados apenas os de uso dos Ministros de Estado);

— redução das verbas para combustível a 90 % do autorizado em1976 (quando já haviam sofrido substancial diminuição).

Essas providências, estimuladas por um intenso programa de persuasão, de fiscalização e de punição dos infratores, farão com que se diminua o uso e se evite o abuso dos carros oficiais. Mais do que a economia, essa posição repercutirá em vigoroso exemplo de contenção junto aos proprietários de carros particulares.

3. MOTORES REGULADOS

Muitos proprietários de caminhões ou ônibus a diesel desregulam a bomba injetora a fim de obter maior potência de seus veículos.

Trata-se, inicialmente, de um péssimo negócio. A desregulagem (ou "envenamento") leva a um aumento de potência de cerca de 4 %. Em compensação, o consumo de combustível chega a aumentar de 36 %.

Essa prática tão danosa está proibida. As bombas terão um lacre colocado pela fábrica ou por oficina autorizada. Intensa fiscalização será exercida a partir de 19 de março de 1977, quando vence o prazo de carência dado para que todos regulem seus motores. Estão previstas multas e retenção dos veículos infratores.

Estima-se que com esta medida se reduza até 20 % do consumo de óleo diesel, o que quer dizer

2 bilhões de litros

que resultam do processamento de cerca de

50 milhões de barris de petróleo.

Suplementarmente, haverá menos fumaça nas estradas e nas ruas...

4. FECHAMENTO DOS POSTOS

Os postos revendedores de derivados de petróleo, que funcionavam ininterruptamente, passaram a fechar nos domingos, nos feriados e durante à noite.

O motivo é óbvio: uma dificuldade a mais para aquisição de combustível, desestímulo às longas viagens de fins de semana.

Esta medida só terá valor se conjugada com intensa fiscalização, que evite o armazenamento de combustível em casa e seu transporte nos próprios veículos, seja em bujões suplementares, seja em tanques de reserva adaptados.

Todas essas práticas são muito perigosas. Os DETRAN não licenciarão veículos com tanques suplementares e aplicarão severas multas ao identificar infrações.

5. INCREMENTO FERROVIÁRIO E DA NAVEGAÇÃO

Grande esforço faz o país desde alguns anos para ampliar e tornar mais rendosas as redes ferroviárias e de cabotagem.

No Programa de Racionalização, a providência se volta para o setor público, obrigando a que seus transportes sejam feitos por

estradas de ferro ou empresas de navegação — a menos que haja total impossibilidade.

Esta medida vai propiciar sensível economia de derivados de petróleo.

6. SUBSTITUIÇAO DO ÓLEO COMBUSTÍVEL

O óleo combustível, utilizado em muitas indústrias, está com seu preço abaixo do real, coberto pelo aumento imposto à gasolina.

Essa prática, louvável nos seus objetivos de não contribuir para o encarecimento dos produtos industriais, provocou em alguns empresários uma atitude menos cuidadosa: abuso do consumo e pouco interesse em substituir o óleo por outras formas de energia mais fartas no Brasil.

O Programa de Racionalização desencadeou uma série de mecanismos para estimular a substituição do óleo por carvão e outras fontes combustíveis. Ao mesmo tempo, está sendo exigido um depósito prévio de Cr$ 250,00 para aquisição da tonelada de óleo, como será visto no item 11.

7. AUMENTO DE PEDAGIO

Os pedágios foram aumentados. Nos fins de semana, mais ainda. Trata-se, naturalmente, de um desestímulo suplementar para as longas e desnecessárias viagens de carro, levando os viajantes a preferirem os transportes coletivos. Afinal, em muitas direções, há ônibus e trens, rápidos e confortáveis, com tarifas muito convenientes.

8. DEFASAGEM DE HORARIOS

Estudos estão sendo desenvolvidos para defasar os horários das atividades urbanas (comércio, indústria, serviço público, etc.). A medida só pode ser aplicada regionalmente e em várias cidades já está em prática.

Espera-se diminuir os congestionamentos de trânsito, grandes consumidores de gasolina e diesel. Terá grandes repercussões na qualidade de vida urbana, diminuindo o tempo de transporte, fator de desperdício e de tensões psíquicas.

9. AUMENTO PROGRESSIVO DO PREÇO DO DIESEL E DO ÓLEO COMBUSTÍVEL

A política adotada desde 1974 — aumentar de muito o preço da gasolina para só aumentar no mínimo os outros derivados — provou estar correta. Além de seus efeitos econômicos, tem um conteúdo social inegável. O consumo de diesel e óleo afetam toda a popula-

ção. O consumo de gasolina não chega a afetar 7 % das famílias brasileiras.

Com o tempo, entretanto, surgiram certas deformações. Os preços do diesel e do óleo combustível ficaram muito inferiores aos preços internacionais, o que tem estimulado algum desperdício.

O aumento progressivo desses derivados buscará o disciplinamento do consumo, sem alterar o fundamento da política adotada.

10. 80 *KM/H NAS ESTRADAS*

Essa medida veio antes do enunciado do PROGRAMA DE RACIONALIZAÇÃO. Mas evidentemente a ele se incorporou.

A fixação de 80 Km/h como velocidade máxima nas estradas traz muita economia: possivelmente 20 a 25 %.

Entretanto, a medida vale ainda mais por seus efeitos suplementares, como a radical diminuição no índice de acidentes rodoviários e nos seus níveis de gravidade e mortalidade.

Estatísticas levantadas na auto-estrada Porto Alegre - Osório, quando a velocidade máxima passou de 120 para 80 Km/h, revelaram a impressionante redução de 63 % dos acidentes.

Além do mais, viagens a velocidade menor causam menos tensão e menos cansaço. Muita gente só agora o descobriu. Como muita gente (mães, esposas, amigos...) percebeu que não se angustia mais com suas pessoas queridas que estão na estrada.

É mesmo muito mais tranqüilo...

11. RECOLHIMENTO RESTITUÍVEL (RR)

O RR é uma parcela de dinheiro que se deposita no banco para se ter o direito de comprar derivados de petróleo.

Para que?

Para diminuir o consumo e evitar os desperdícios. Esta é a finalidade do RR:

CRIAR UM DESESTÍMULO PARA A COMPRA DE COMBUSTÍVEL

Só isso. Pensa-se um pouco mais antes de pegar o carro e dar uma voltinha, quando se lembra de que cada litro consumido significa

um tanto de dinheiro que se deixou no banco, para voltar daqui a dois anos, sem juros nem correção monetária.

Desestímulo poderoso. Alguém tem dúvida disso?

O valor do RR é estabelecido pelo Conselho Nacional de Petróleo (CNP). No momento, o RR está fixado em Cr$ 2,00 por litro de gasolina e Cr$ 250,00 por tonelada de óleo combustível Nada incide sobre o óleo diesel.

A finalidade do RR não é gerar dinheiro. O dinheiro é *conseqüência* da medida e não sua *causa*. Entretanto, evidentemente, os recursos obtidos por essa via terão algum destino, em princípio para reforçar o próprio Programa de Racionalização.

Espera-se empregá-lo prioritariamente para:

- desenvolver o programa de transportes coletivos;
- financiar o Programa Nacional do Álcool;
- estimular a pesquisa e o desenvolvimento de novas formas de energia;
- fornecer recursos de capital de giro a juros baixos para a pequena e a média empresa (PROGIRO).

Compreenda-se aqui o alcance social do RR, assim como de todo

PROGRAMA DE RACIONALIZAÇÃO.

O dinheiro que sai dos consumidores de gasolina, proprietários de antomóveis, reverte em benefício dos usuários dos veículos de transporte coletivo: metrô, trens de subúrbio, ônibus. Uma forma precisa de distribuição de renda. Quem pode mais, coopera com os que têm menos. Sacrifício, sem dúvida. Mas sacrifício que reverte para o bem da maior parte da população, para a melhoria de vida de nossas grandes cidades, para que o nosso país não precise efetuar cortes em suas importações mais importantes — que geram empregos e prosperidade.

O funcionamento do RR não é nada complicado. Vai-se a um banco (qualquer agência) e compra-se um certificado — o CRR. Custa Cr$ 200,00 e tem 6 cupons, conforme o esboço na página seguinte.

CERTIFICADO
DE RECOLHIMENTO
RESTITUÍVEL (C.R.R.)
DECRETO-LEI Nº 1520 DE 17-01-77
O BANCO CENTRAL DO BRASIL PAGARÁ POR ESTE C.R.R. NO PRAZO DE 730 DIAS DE SUA EMISSÃO A IMPORTÂNCIA DE Cr$ 200,00 (DUZENTOS CRUZEIROS).
A 0000001
ECONOMIZE GASOLINA
duzentos cruzeiros
50 CRUZEIROS
ESTE CUPOM SERÁ ENTREGUE AO FORNECEDOR DE GASOLINAS AUTOMOTIVAS NO ATO DO ABASTECIMENTO.
40 CRUZEIROS
ESTE CUPOM SERÁ ENTREGUE AO FORNECEDOR DE GASOLINAS AUTOMOTIVAS NO ATO DO ABASTECIMENTO.
10 CRUZEIROS
ESTE CUPOM SERÁ ENTREGUE AO FORNECEDOR DE GASOLINAS AUTOMOTIVAS NO ATO DO ABASTECIMENTO.

Na hora de comprar a gasolina, deve-se pedir a quantia em *determinado número de litros*. (Atenção: não dá certo nem pedir para encher o tanque nem em quantidade determinada de cruzeiros). Completado o pedido, além do pagamento habitual do que estiver marcado na bomba, entrega-se ao vendedor o número de cupons correspondente ao número de litros adquiridos.

Quando se acabarem os cupons, o CRR (canhoto) deve ser guardado. Daqui a dois anos voltam os duzentos cruzeiros que foram depositados. Sem juros nem correção monetária.

Para o óleo combustível adquire-se um recibo de crédito nas agências do Banco do Brasil e seus correspondentes. O valor a depositar é de Cr$ 250,00 por tonelada e os certificados também vencem no prazo de dois anos nas mesmas condições do CRR da gasolina.

Muitas pessoas indagam se não seria mais simples incluir-se o RR no preço da gasolina.

Quanto à simplicidade, não há a menor dúvida da superioridade desta solução.

Entretanto, o CRR traz diversas vantagens. Entre elas (além da sua volta em dois anos, mesmo desvalorizado) deveríamos apontar duas muito favoráveis aos objetivos de racionalização:

1. Uma pesquisa de opinião revelou que 68 % dos consumidores compram gasolina "por um determinado valor em cruzeiros". O efeito do aumento do preço do litro para esses consumidores só se manifesta indiretamente — pelo aumento de freqüência ao posto e não no ato do abastecimento. Se o pedido for feito por "determinado número de litros", única forma possível com o Certificado de Recolhimento Restituível, o impacto psicológico do aumento é muito maior. Faz-se imediatamente a multiplicação do número de litros pelo preço em vigor e pelos Cr$ 2,00 que se deixaram no banco.

   Acredita-se que o desestímulo ao consumo seja maior.

2. O uso dos CRR significa um treinamento (do consumidor, dos postos de combustível, da rede bancária) para a eventualidade do racionamento. Se as medidas não surtirem todo o efeito desejado e for necessário aceitar a alternativa do racionamento, uma pequena modificação nos Certifcados e nas regras vigentes permitirá a adoção imediata dessa alternativa. O que esperamos, firmemente, que nunca aconteça.

Finalmente, há pessoas que vinculam o valor do RR ao aumento do petróleo feito pela OPEP, apresentando um argumento (ou indagação) do tipo

> "como pode o governo aumentar 40 % da gasolina (valor atual do RR) se a OPEP aumentou menos de 10 %" ?

Gostaríamos de esclarecê-las, insistindo que o RR não é indenização mas DESESTÍMULO. Seu valor se mede pelo efeito de desestímulo que possa ter.

O preço da gasolina que se paga na bomba é resultante de outros raciocínios: sobre ele recaem os aumentos da OPEP, as oscilações cambiais (pois o petróleo é pago em dólares), custos diversos de administração, transporte, etc.

Pensamos que o resumo da finalidade do RR está nesta frase:

> *"O Brasil vai receber os Cr$ 2,00 de seu cupom.*
> *Mas prefere que você fique com eles".*

A meta é poupar petróleo e dólares. Para isso se estabeleceu o RR.

CONCLUSÃO

A primeira conclusão sobre o Programa de Racionalização do Consumo de Combustível é de que se trata de providência *INEVITÁVEL*. Como disse o Presidente Geisel, não era a melhor das soluções, mas a menos ruim das alternativas possíveis. As outras seriam mais penosas e difíceis de aplicar (como racionamento direto) ou inviáveis para quem não deseja estimular desajuste econômico e desemprego (como a de não conter a importação de petróleo).

Em segundo lugar, temos de admitir que a crise e a contenção sejam passageiras. A Petrobrás intensificou seus programas de pesquisa, os Contratos de Riscos estão sendo assinados; o Programa do Álcool registra bom desempenho e promissoras perspectivas e até no plano mundial, sob a pressão da crise, desenvolvem-se pesquisas energéticas que a médio prazo podem, talvez, revolucionar o planeta. Também assim, na medida em que o Brasil possa conseguir uma substancial melhoria de exportações, ficarão aliviadas as condições da balança comercial e, por isso mesmo, diminuídas as restrições de importação do petróleo.

É preciso compreender que terminou no mundo a era do petróleo farto, que tanto marcou este século. Mais cedo ou mais tarde isso ocorreria, sabendo-se que o petróleo é matéria-prima não renovável. Certamente a OPEP não fez senão antecipar essa crise, exercitando-nos para o momento do esgotamento total... As reservas que o mundo tem, as jazidas que vierem a ser descobertas, seguramente não estarão mais destinadas a serem apenas fonte de energia, mas a fins mais nobres como os da petroquímica.

Mas o Brasil tem os elementos para enfrentar essas novas perspectivas. Tem terra disponível, tem jazidas de fosfatos que nos darão fertilizantes, tem tecnologia adequada e tem sol — o ano inteiro. Esses ingredientes alimentam o Programa Nacional do Álcool, que poderá resolver — *de forma definitva* — o problema da energia.

Os projetos de veículos movidos a álcool desenvolvem-se excepcionalmente bem. O álcool depende *só dos brasileiros*. E será renovável, ano após ano. Enquanto houver sol...

Seria bom atentarmos, nesse momento de reflexão, para a responsabilidade social de nossa geração, aguçada pela crise petrolífera. Nada pode tolher a marcha para nosso destino nacional, — o grande país, onde reine paz, onde se pratique a justiça, onde cada um de nossos conterrâneos tenha o máximo possível de bem-estar. Objetivos dessa magnitude não se conquistam sem luta, nem se alcançam sem sacrifício.

Falar nos objetivos, acreditar neles, emocionar-se com eles não é difícil.

Difícil, sempre, é aceitar o sacrifício, aquele que vem sobre a gente — inevitável e doloroso. A cota de restrições que o Programa de Racionalização provoca afeta todo o povo. Mas, inegavelmente, muito mais os seis milhões de proprietários de automóveis e seus familiares. Precisa-se, na realidade, de um corte de 10% em seu consumo de combustíveis. Para quase a totalidade desses proprietários, ainda é um sacrifício no supérfluo. Um pouco menos de viagens, de passeios ou de conforto.

Em compensação, este sacrifício repercutirá de forma benéfica sobre os 90 milhões de brasileiros que não usam o automóvel — e que disporão de novos esquemas de transporte coletivo. Repercutirá sobre os 30 milhões de habitantes das áreas metropolitanas, que encontrarão em suas cidades menos congestionamento e menos poluição. Repercutirá no conjunto de nossa população e na geração que está chegando, porque não se tolherão os objetivos de desenvolvimento integrado de nosso país.

O êxito do Programa não depende do Governo. Depende da Nação como um todo — Povo e Governo — participantes do mutirão nacional que esta emergência reúne.

Afinal, há muitas maneiras de ajudar o Brasil...