338.98
E63
TRA
INF
TRA
Mor. - 1

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL
Instituto de Planejamento Econômico Social
Infraestrutura - Transportes

M.P.C.G. - Instituto de Pesquisa Econômico-Social Aplicada - (IPEA)
SETOR DE DOCUMENTAÇÃO

O FUNDO RODOVIÁRIO NACIONAL

Trabalho elaborado por
Roberto Barbosa Moreira

Documento para discussão interna.

Rio de Janeiro, 31 de março de 1969.

IPEA
079

Doação 2,00

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO
INSTITUTO DE PESQUISA
ECONÔMICO-SOCIAL APLICADA
(IPEA)
F N.º 3309
Data 1 / 4 / 69

O FUNDO RODOVIÁRIO NACIONAL

Roberto Barbosa Moreira (*)

O Fundo Rodoviário Nacional (FRN), foi criado pelo Decreto-Lei nº 8.463 de 29/12/45, tendo sido pelo mesmo decreto reorganizado o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), que passou a ter, em função da criação do Fundo Rodoviário Nacional, autonomia administrativa e financeira.

A constituição do FRN deu-se pela vinculação ao orçamento do DNER, do Impôsto Único Federal sôbre combustíveis e lubrificantes líquidos minerais, importados e produzidos no país, criado pelo Decreto-Lei nº 2.615, de 21/09/1940.

A vinculação do Impôsto Único Federal sôbre combustíveis ao FRN, destinava-se à construção, conservação e melhoramentos nas rodovias compreendidas no Plano Rodoviário Nacional e auxílio federal aos Estados, Territórios e Distrito Federal para execução dos respectivos sistemas rodoviários regionais.

Do FRN assim constituido, destinavam-se 40% para receitas do DNER e 60% a serem rateados entre os Estados, Territórios e Distrito Federal, da seguinte forma:

- 36% proporcionalmente ao consumo de combustíveis e lubrificantes;
- 12% proporcionalmente à população;
- 12% proporcionalmente à superfície.

De 1945 para cá, êstes critérios vêm sendo alterados não

(*)- Êste trabalho apresenta o ponto de vista pessoal do autor sôbre o assunto e não necessàriamente o do IPEA.

só quanto às percentagens de distribuição das quotas que cabem ao DNER aos Estados, Territórios, e Distrito Federal, como também na vinculação do Impôsto Único ao FRN, que sendo inicialmente de 100%, hoje é de 79,5%. Além do mais, as receitas do Imposto Único que revertiam totalmente aos programas rodoviários, a nível federal e estadual, passaram a ter outros participantes, como os Municípios, o Ministério da Aeronáutica, a Rêde Ferroviária Federal S/A. e a Petrobrás.

O Quadro I, mostra a evolução das sucessivas alterações na legislação do Impôsto Único, desde 1956 até o presente.

Por outro lado, a receita do Impôsto Único, que influencia diretamente o programa de investimentos no setor rodoviário, sofre variações com a política cambial e com as oscilações nas alíquotas determinadas por legislação específica. Desta maneira, torna-se extremamente difícil prever a longo prazo os recursos disponíveis para os programas rodoviários, provenientes desta fonte.

Com efeito, observa-se pelo Quadro II que no período 1962-1967, enquanto o consumo de combustíveis aumentou progressivamente, a arrecadação apresentou oscilações, numa série a preços constantes.

A evolução da arrecadação e distribuição nos últimos 11 anos, é mostrada de modo mais completo, nos quadros III (Preços correntes) e IV (Preços constantes de 1957). No Quadro IV-A aparecem os números índices correspondentes ao Quadro IV.

O deflator usado no Quadro IV, foi o índice de preços por atacado da Fundação Getúlio Vargas. Como informação complementar, mostra-se nos Quadros V e VI a evolução da arrecadação a preços constantes de 1957, usando-se como deflatores os índices de custo de vida e os índices de preços para combustíveis e lubrificantes, respectivamente.

A série obtida através dos índices de custo de vida, pouca divergência apresenta em relação àquela correspondente aos índices de prêços por atacado. Já a série apresentada no Quadro VI, refletindo o descompasso entre o aumento de custo de vida e a desvalorização cambial, conduz a valores correspondentes menores. Isto porque êste índice traduz a evolução dos preços dos produtos de petróleo, diretamente ligado à evolução da taxa de câmbio.(*)

O Impôsto Único, que inicialmente destinou-se ao financiamento dos programas rodoviários, vem sofrendo sucessivas alterações com o beneficiamento dos setores ferroviário, aeroportuário e de refino de petróleo. Assim sendo, sua política de distribuição alterou-se substancialmente e seria válido indagar se a atual maneira de proceder deriva de uma política global de transportes. Seria lógico pressupor-se, em princípio, que a participação nas receitas do Impôsto Único derivasse da contribuição de cada setor beneficiado na arrecadação. O setor aeroportuário estando isento de pagamento do Impôsto Único, recebe atualmente 2,8% da arrecadação, sendo sua participação no consumo de 3%; o setor ferroviário, por intermédio da Rêde Ferroviária Federal S/A. (RFFSA), que participou em 1967 com apenas 1,57% para a arrecadação do impôsto, recebeu 9,4%. O Quadro VII mostra a evolução destas distorções nos anos de 1965, 1966 e 1967. Outros setores, participantes na formação de arrecadação do tributo, tais como a industria de transformação ou o dos consumidores privados, nada recebem.

(*) - Atualmente pode haver alteração dos preços dos derivados de petróleo, conservando-se inalterada a taxa de câmbio.

Para o ano de 1965, o Grupo de Trabalho do Programa Estratégico de Desenvolvimento, estimou a distribuição setorial do consumo de derivados de petróleo, da seguinte maneira:(*)

	Volume 1.000m³		% Sôbre o Total	
Transporte Aéreo	576		3,2	
Transporte Terrestre	8.738		47,8	
Transporte Marítimo	588		3,2	
Sub-Total para Transportes		9.902		54,2
Consumo Industrial	4.714		25,8	
Consumo Doméstico	1.900		10,4	
Produção de energia elétrica	1.763		9,6	
Sub-Total para outros setores		8.377		45,8
T O T A L		18.279		100,0

O Setor Transportes como um todo, responde pela metade do consumo de derivados, sendo que os transportes terrestres isoladamente participam com aproximadamente 48%.

Há desta forma, considerando-se que a distribuição apresentada tenha se mantido constante no tempo, evidente subsídio de outras atividades produtivas ou consumidoras para o Setor Transportes. Além disso, dentro do Setor Transportes, pode-se verificar também algumas distorções, com certas modalidades de transporte subvencionando outras.

(*) - AREA ESTRATÉGICA III - INFRA-ESTRUTURA ECONÔMICA VOLUME II - ENERGIA: PETRÓLEO - GÁS COMBUSTÍVEL.

Na verdade, a industria de transformação, o consumo doméstico e a produção de energia elétrica, já recebem indiretamente os benefícios da aplicação da arrecadação do Impôsto Único sôbre Combustíveis e Lubrificantes no Setor de Transportes. Êstes benefícios decorrem da utilização, nestas atividades, dos serviços de transporte. Os mesmos, embora difíceis de serem medidos, não correspondem, provàvelmente, às quotas que seriam devidas em uma distribuição por participação.

Dentro do próprio setor rodoviário, existem distorções, uma vez que os usuários principais do sistema rodoviário (ônibus e caminhões) são consumidores principalmente de óleo diesel e êste é menos taxado que a gasolina.

Isto vem mostrar a necessidade de um estudo profundo dêste impôsto, visando a auto sustentação das diversas atividades e o do pagamento dos serviços pelos seus próprios usuários.

Desta maneira, retirando-se recursos originàriamente destinados ao setor rodoviário, e transferindo-os a outros setores de transportes, em forma de verdadeiras subvenções disfarçadas, se estabelece a desigualdade competitiva entre os meios de transporte, distorcendo-se o sentido empresarial que deveria prevalecer na gestão das entidades beneficiadas com a arrecadação dêste tributo.

Outro aspecto relevante do problema, é o da aplicação das quotas pelos organismos beneficiados. Muito embora, desde o decreto Nº 8.463, venha se estabelecido o contrôle pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem da aplicação das verbas estaduais, e, pelo Decreto-Lei nº 343 de 28/12/1967, tenham se exigido normas rígidas de contrôle na entrega das quotas estaduais e municipais, os Distritos Rodoviários Federais do DNER, apresentam-se carentes de recursos humanos e ad

ministrativos para a completa fiscalização da execução dos planos apresentados pelos Departamentos de Estradas de Rodagem Estaduais. Talvez a solução fôsse a criação de uma Divisão ou Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que administrasse o FRN, mantendo êste órgão representação permanente junto aos DERs estaduais.

Atualmente, para efeito do cumprimento do Decreto-Lei nº 343, exige o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem dos DERs estáduais, a apresentação do orçamento programa e posteriormente o quadro comparativo do que foi programado e executado. Não entra, entretanto, no mérito da alocação de recursos nem em estudos de prioridade ou viabilidade técnico-econômica, mesmo porque êstes não existem, na grande maioria das obras contratadas.

O Decreto-Lei 200, em seu artigo 139, abriu a porta para a inexistência destas obrigatoriedades quando permitiu a licitação de obras sem siquer existir "ante-projeto e especificações bastantes para o perfeito entendimento da obra a realizar", nos casos em que a "licitação versar sôbre taxa única de redução ou acréscimo dos preços unitários objeto de tabela de preços oficial". Trata-se de uma falha que deve ser corrigida o quanto antes.

No Departamento de Estradas de Rodagem da Guanabara (DER) para citar um exemplo, onde a Secretaria de Viação e Obras Públicas possui um Serviço de Contrôle de Preços com atualização mensal, as licitações, bem como agregações de obras, só se faz baseada em percentagem de redução ou acréscimo à tabela oficial. Para se ter uma idéia do montante de recursos do Fundo Rodoviário Nacional, o Quadro VIII apresenta sua distribuição pelas unidades de federação no ano de 1968.

Finalmente, deve-se salientar que o dispôsto no artigo 139 do Decreto-Lei 200, em seu parágrafo único, fere frontalmente a filosg

fia do Programa Estratégico de Desenvolvimento, que afirma: "Dentro do objetivo de melhorar substancialmente a programação do setor, serão realizados, para cada obra os indispensáveis estudos de viabilidade técnico-econômica e os ante-projetos completos de engenharia, antes de iniciar-se a construção de qualquer trecho rodoviário".

Quadro I

LEGISLAÇÃO SÔBRE O IMPÔSTO ÚNICO SÔBRE COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES

IUCL	RFFSA	PETROBRÁS	FRN	UNIÃO	DNER	AER	RAE	MUNICÍPIOS	ESTADOS	AERP.	LEI
100%	10% IUCL	-	90% IUCL	40% FRN	90% U	-	10% U	12% FRN	48% FRN	-	2975/56
100%	11% IUCL	-	89% IUCL	40% FRN	85% U	4% U	11% U	12% FRN	48% FRN	4% E	4452/64
100%	9,4% IUCL	14,4% IUCL	76,2% IUCL	40% FRN	85% U	4% U	11% U	12% FRN	48% FRN	4% E	61/66
100%	9,4% IUCL	14,4% IUCL	76,2% IUCL	60% FRN	85% U	4% U	11% U	8% FRN	32% FRN	4% E	208/67
100%	8% IUCL	12,5% IUCL	79,5% IUCL	60% FRN	85% U	4% U	11% U	8% FRN	32% FRN	4% E	343/67 até Mar/68
100%	8% IUCL	12,5% IUCL	79,5% IUCL	39,5% IUCL	85% U	4% U	11% U	8% IUCL	32% IUCL	4% E	343/67 a partir de Mar/68

Dec. 60.453 (13/03/67) Reduz em 10% as alíquotas do Impôsto Único sôbre Combustíveis e Lubrificantes (IUCL).
Dec.-Lei 319 (27/03/67) Prorroga o prazo para a cobrança e recolhimento do Impôsto de Circulação de Mercadorias, sôbre derivados de Petróleo.
Dec. Legislativa 14 (21/03/68) Aprova o texto do Decreto-Lei nº 343/67.
Dec. 62.475 (27/03/68) Reduz as alíquotas do IUCL em 15% a partir de 01/04/68.

IUCL - Impôsto Único sôbre Combustíveis e Lubrificantes
U - União
E - Estados
RAE - Ramais Anti-econômicos
AERP - Aeroportos
FRN - Fundo Rodoviário Nacional
ICM - Impôsto de Circulação de Mercadorias

QUADRO II

CONSUMO DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E ARRECADAÇÃO DO IMPÔSTO ÚNICO SÔBRE COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES

A N O S	CONSUMO EM (1.000 L.)	ACRÉSCIMO OU DECRÉSCIMO (%)	ARRECADAÇÃO (em milhares de NCr$ de 1957)	ACRÉSCIMO OU DECRÉSCIMO (%)
1962	16.837.215	-	12.832	-
1963	17.643.609	4,8	12.643	- 1,5
1964	18.745.644	6,3	13.156	+ 4,2
1965	17.818.505	- 5,0	28.966	+12,0
1966	19.126.711	7,4	27.758	- 4,2
1967	20.609.509	7,8	25.939	- 6,5

FONTES: Arrecadação - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
Consumo - Anuário Estatístico

Deflator: Índice de Preços por atacado da Fundação Getúlio Vargas

Quadro III

IMPÔSTO ÚNICO SÔBRE COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES

ARRECADAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO A PREÇOS CORRENTES

(Em milhares de Cruzeiros Novos)

ANO	IUCL	RFFSA	PETROBRÁS	FRN	DNER	ESTADOS	MUNICÍPIOS	AEROPORTOS
1957	9.494	949	-	8.545	3.418	4.102	1.025	-
1958	11.471	1.147	-	10.324	4.130	4.956	1.238	-
1959	19.154	1.915	-	17.239	6.895	8.275	2.069	-
1960	22.930	2.293	-	20.637	8.255	9.906	2.476	-
1961	44.792	4.479	-	40.313	16.125	19.350	4.838	-
1962	66.836	6.684	-	60.152	24.061	28.873	7.218	-
1963	120.414	12.041	-	108.373	43.349	52.019	13.005	-
1964	239.194	23.919	-	215.275	86.110	103.332	25.833	-
1965	673.638	74.100	-	599.538	230.222	276.267	71.945	21.104
1966	895.412	98.495	-	796.917	306.016	367.220	95.630	28.051
1967	1.037.578	97.532	149.411	790.635	429.237	263.819	68.702	28.877
1968	1.534.462	122.757	191.807	1.219.898	609.570	449.226	116.985	44.117

FONTE: Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Quadro IV

IMPÔSTO ÚNICO SÔBRE COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES

ARRECADAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO A PREÇOS CONSTANTES

(Em milhares de Cruzeiros Novos de 1957)(*)

ANO	DUCI	REFSA	PETROBRÁS	FRN	DNER	ESTADOS	MUNICÍPIOS	AEROPORTOS
1957	9.404	940	-	8.545	3.418	4.102	1.025	-
1958	8.070	807	-	8.073	3.230	3.876	967	-
1959	10.904	1.090	-	9.895	3.958	4.750	1.187	-
1960	9.906	990	-	8.915	3.566	4.279	1.070	-
1961	12.900	1.290	-	11.610	4.644	5.573	1.393	-
1962	12.832	1.283	-	11.549	4.620	5.544	1.386	-
1963	12.643	1.264	-	11.379	4.552	5.462	1.366	-
1964	13.156	1.315	-	11.840	4.736	5.683	1.421	-
1965	28.966	3.186	-	25.780	9.899	11.879	3.094	907
1966	27.758	3.053	-	24.704	9.486	11.384	2.966	870
1967	25.939	2.438	3.735	19.766	10.731	6.595	1.718	722
1968								

(*) - Índices de Prêços por atacado da Fundação Getúlio Vargas.

Quadro IV-A

IMPÔSTO ÚNICO SÔBRE COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES

ARRECADAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO

(Números índices - 1957 = 100)

ANO	UCL	RFFSA	FRN	DNER	ESTADOS	MUNICÍPIOS	
1957	100	100	100	100	100	100	
1958	94,5	94,5	94,5	94,5	103,2	103,1	
1959	115,8	115,8	115,8	115,8	113,3	113,3	
1960	104,3	104,3	104,3	104,3	109,3	109,3	
1961	135,9	135,9	135,8	135,9	149,3	149,3	
1962	135,2	135,2	135,1	135,2	143,3	143,4	
1963	133,2	133,2	133,1	133,2	143,1	143,2	
1964	138,6	138,6	138,5	138,6	152,3	152,4	
1965	305,1	335,7	301,6	289,6	280,1	292,0	
1966	292,4	321,7	289,0	277,5	263,8	274,9	
1967	273,2	256,9	231,3	313,9	152,2	158,6	

Quadro V

IMPÔSTO ÚNICO SÔBRE COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES

ARRECADAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO A PREÇOS CONSTANTES (*)

(em milhares de cruzeiros novos de 1957)

ANO	IUCL	RFFSA	PETROBRÁS	FRN	DNER	ESTADOS	MUNICÍPIOS	AEROPORTOS	INFLATOR
1957	9.494	949	-	8.545	3.418	4.[illegible]	1.025	-	0,00
1958	9.804	980	-	8.817	3.527	4.232	1.057	-	1,17
1959	10.761	1.076	-	9.685	3.874	4.649	1.162	-	1,78
1960	10.376	1.037	-	9.338	3.735	4.482	1.120	-	2,21
1961	14.175	1.417	-	12.760	5.103	6.123	1.531	-	3,16
1962	13.612	1.361	-	12.250	4.900	5.880	1.470	-	4,91
1963	13.590	1.359	-	12.230	4.893	5.871	1.468	-	8,86
1964	14.462	1.446	-	13.020	5.206	6.247	1.562	-	16,54
1965	28.022	3.082	-	24.938	9.576	11.491	2.993	878	24,04
1966	26.390	2.903	-	23.515	9.018	10.821	2.818	826	33,93
1967	24.558	2.308	3.536	18.713	10.159	6.244	1.626	683	42,25

(*) - Índices de Custo de Vida da Fundação Getúlio Vargas.

Quadro VI

IMPÔSTO ÚNICO SÔBRE COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES

ARRECADAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO A PREÇOS CONSTANTES(*)

(Em milhares de Cruzeiros Novos de 1957)

ANO	IUCL	DEFESA	PETROBRÁS	FRN	DNER	ESTADOS	MUNICÍPIOS	AEROPORTOS	INFLATOR
1957	9.494	949	-	8.545	3.418	4.102	1.025	-	1.000
1958	9.509	951	-	8.559	3.424	4.109	1.026	-	0,829
1959	10.228	1.022	-	9.206	3.682	4.419	1.105	-	0,534
1960	11.075	1.107	-	9.968	3.987	4.785	1.196	-	0,483
1961	12.945	1.294	-	11.650	4.660	5.592	1.398	-	0,289
1962	14.771	1.477	-	13.294	5.317	6.381	1.595	-	0,221
1963	15.052	1.505	-	13.546	5.419	6.502	1.626	-	0,125
1964	15.069	1.507	-	13.562	5.425	6.510	1.627	-	0,063
1965	23.577	2.594	-	20.984	8.058	9.670	2.518	739	0,035
1966	25.072	2.758	-	22.314	8.568	10.282	2.677	785	0,028
1967	23.864	2.243	3.436	18.185	9.872	6.068	1.580	664	0,023
1968									
1969									

(*) - Índice de preços para combustíveis e lubrificantes da Fundação Getulio Vargas.

Quadro VII

CONSUMO DE DERIVADOS DE PETRÓLEO TAXADOS PELO IMPÔSTO ÚNICO SÔBRE COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES

(Em milhares de litros)

ANO	RFFSA	AERONÁUTICA	TOTAL DO CONSUMO PARA O BRASIL	Contribuição p/o IUCL		Participação no IUCL	
				RFFSA	AERONÁUTICA	RFFSA	AERONÁUTICA
1965	354.986	530.732	17.818.505	2,00%	3%	11%	3,13%
1966	332.316	572.361	19.126.711	1,75%	3%	9,4%	2,68%
1967	324.308	642.976	20.609.509	1,57%	3%	9,4%	2,80%
68	322.027	726.209	23.765.471	1,36	3.%	8,9%	2,00%
69	310.266	799007	25.229.104	1,23	3,%	8,9%	2,00%

FONTE: Anuário Estatístico do Brasil.
Anuário Estatístico da RFFSA -
Atualidade Estatística do Brasil -

Quadro VIII

FUNDO RODOVIÁRIO NACIONAL

DISTRIBUIÇÃO POR UNIDADES DA FEDERAÇÃO NO ANO DE 1968

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DISTRIBUIÇÃO DO 1º TRIMESTRE	DISTRIBUIÇÃO DO 2º TRIMESTRE	DISTRIBUIÇÃO DO 3º TRIMESTRE	DISTRIBUIÇÃO DO 4º TRIMESTRE	SOMA	%
	NCr$	NCr$	NCr$	NCr$	NCr$	
Acre	446.856,84	365.343,52	621.139,32	634.051,91	2.067.391,59	0,44180
Amazonas	4.326.867,82	4.156.729,79	5.787.421,31	5.915.965,04	20.186.983,96	4,31396
Pará	4.027.466,64	4.170.027,87	5.706.167,26	5.814.749,46	19.718.411,23	4,21384
Maranhão	1.992.434,13	2.694.607,55	3.212.926,25	3.341.286,54	11.241.254,47	2,40227
Piauí	1.118.614,59	1.365.487,84	1.703.956,26	1.753.974,07	5.942.032,76	1,26982
Ceará	2.023.971,23	2.911.278,48	3.271.237,67	3.451.438,08	11.657.925,46	2,49131
Rio Grande do Norte	699.239,25	1.022.875,10	1.157.693,04	1.161.351,63	4.041.159,02	0,86360
Paraíba	1.065.812,40	1.616.569,52	1.813.656,22	1.882.464,40	6.378.502,54	1,36309
Pernambuco	2.694.877,16	4.078.345,58	4.570.565,37	4.577.137,30	15.920.925,41	3,40232
Alagoas	679.575,38	1.053.169,48	1.143.636,58	1.151.113,19	4.027.494,63	0,86068
Sergipe	739.126,58	1.255.445,62	1.299.457,62	1.300.061,31	4.594.091,13	0,98176
Bahia	6.870.829,53	10.500.993,56	11.891.151,61	11.692.196,40	40.955.171,10	8,75216
Minas Gerais	7.679.706,20	11.220.641,29	12.999.541,08	13.388.790,90	45.288.679,47	9,67823
Espírito Santo	998.837,88	1.531.502,56	1.788.521,32	1.947.396,34	6.266.258,10	1,33911
Rio de Janeiro	4.067.774,84	6.248.269,57	7.354.055,12	6.957.134,01	24.627.233,54	5,26286
Guanabara	4.132.372,55	6.402.542,38	7.096.043,28	7.434.055,33	25.065.013,54	5,35642
São Paulo	16.618.531,15	25.175.524,30	29.556.077,01	30.851.634,33	102.201.766,79	21,84061
Paraná	4.414.134,15	6.427.646,15	7.600.732,65	7.790.907,09	26.231.420,04	5,60611
Santa Catarina	1.598.339,55	2.382.467,11	2.764.806,38	2.833.023,25	9.578.636,29	2,04696
Rio Grande do Sul	4.930.765,82	7.304.668,25	8.292.829,83	8.220.155,48	28.748.419,38	6,14356
Mato Grosso	3.804.084,48	3.756.067,25	5.222.510,47	5.350.871,14	18.133.533,34	3,87515
Goiás	2.802.669,33	3.314.306,19	4.322.694,55	4.438.172,50	14.877.842,57	3,17941
Brasília	239.669,86	348.526,79	415.551,23	434.811,81	1.438.559,69	0,30742
Amazonas - Pará (+)	7.930,35	6.806,92	10.171,79	10.418,93	35.327,99	0,00755
Soma (Estados)	77.980.487,71	109.309.842,67	129.602.543,22	132.333.100,44	449.225.974,04	-
4% Para Aeronáutica	3.249.186,97	4.554.576,76	5.400.105,96	5.513.879,19	18.717.748,88	4,00000
T O T A L	81.229.674,68	113.864.419,43	135.002.649,18	137.846.979,63	467.943.722,92	100,00000

FONTE: - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.