

O FUNDO DE CONSERVAÇÃO RODOVIÁRIA - FUNCOR (Artigo publicado no jornal Gazeta do Povo em 12/01/2001)

O tema da conservação de rodovias vem sendo objeto de muitos debates em diversos congressos de engenheiros ao longo dos últimos anos. Vários trabalhos são apresentados, novos sistemas de planejamento e controle são sugeridos, diretores de departamentos rodoviários fazem discursos magistras proclamando que "a prioridade é a conservação"; entretanto, tudo isso cai por terra quando não existe um sistema de financiamento contínuo para a atividade de conservação rodoviária. A descontinuidade de recursos para executar serviços preventivos de manutenção resulta em enormes prejuízos.

Dados do Programa de Reforma da Conservação Rodoviária, idealizado pela Comissão Econômica para a América Latina e Caribe - CEPAL/ONU e patrocinado pela Agência de Cooperação Técnica da Alemanha - GTZ e pela International Road Federation - IRF indicam que os prejuízos anuais pela falta de conservação de redes viárias na América Latina correspondem a valores de 1% a 3% do PIB dos países da região. Além disso constata-se que para cada real não aplicado na conservação resulta um prejuízo futuro de três reais que serão gastos na reconstrução das rodovias esburacadas e mais três reais gastos pelos usuários em aumento dos custos operacionais dos veículos que trafegam pelas estradas não conservadas.

É fácil constatar o prejuízo: se o órgão rodoviário não providencia a limpeza de um bueiro que permite a passagem de água por baixo de uma estrada, o bueiro entope e na primeira chuva mais forte a água leva a estrada; daí basta comparar quanto custaria pagar um funcionário para fazer a limpeza com o valor da reconstrução da rodovia. Como os recursos para o órgão rodoviário dependem da liberação do Tesouro e das discussões sobre orçamento, estes nunca chegam no momento da necessidade de sua aplicação. Além disso, normalmente em épocas de final e início de ano, o órgão rodoviário passa cerca de seis meses sem receber os recursos suficientes para executar os serviços contínuos de conservação. Aí vem a chuva, o bueiro entope, as trincas no pavimento viram buracos, e a vaca vai pro brejo. Assim, o contribuinte gasta muito mais para recuperar as rodovias que não foram adequadamente conservadas.

Considerando que o atual modelo de conservação rodoviária tornou-se ineficiente e exauriu-se, o Programa IRF/CEPAL/GTZ há alguns anos vem propondo aos dirigentes de Departamentos de Estradas de Rodagem a urgente reforma no setor para evitar esses enormes prejuízos. Tal reforma exige as seguintes providências: criação de um fundo a partir de contribuições dos usuários para garantir a continuidade dos serviços de conservação; criação de um Conselho Gestor com participação ativa dos usuários para controlar a aplicação dos recursos; execução dos serviços de conservação através de contratos de gestão pelos quais o órgão contratante paga a empresa com base em parâmetros de qualidade e não em função do volume de obras executadas (experiências realizadas com estes contratos na Austrália resultaram numa economia de 40% nos gastos de conservação rodoviária).

Alguns países da América Latina e Caribe já criaram Fundos de Conservação. No Brasil, no âmbito federal e de alguns estados, adotou-se o sistema de concessão mediante pedágios para uma pequena parte da rede e o restante continua sem conservação adequada. Vem do Mato Grosso do Sul a pioneira iniciativa de criar o Fundo de Desenvolvimento do Sistema Rodoviário - FUNDERSUL - que tem sua receita

com base na retenção de valores pelas empresas que atuam como contribuintes substitutos de ICMS sobre combustíveis e nas contribuições sobre movimentação e comercialização de produtos agropecuários. A idéia sul-mato-grossense, que se pode chamar de "pedágio virtual" serve para a manutenção de toda a malha rodoviária. O FUNDERSUL funciona há um ano e meio e já garantiu a recuperação de grande parte das rodovias que se encontravam em péssimo estado. O exemplo já foi copiado pelo Estado do Mato Grosso, onde há nove meses se investe pesadamente na recuperação e conservação de rodovias.

No Paraná, surge a apropriada iniciativa do Deputado Geraldo Cartário de propor a criação do Fundo de Conservação Rodoviária - FUNCOR, através de projeto de lei já aprovado pela Assembléia Legislativa e submetido à sanção governamental. O FUNCOR foi concebido nos moldes sugeridos pelos estudos da CEPAL para garantir os recursos necessários para a urgente recuperação das rodovias paranaenses que apresentam 47% de sua extensão em estado regular e precário, segundo dados da Secretaria de Comunicação Social (Gazeta do Povo de 21/12/2000).

A malha rodoviária sob responsabilidade do Estado do Paraná constitui-se de 14.148,20 km sendo que 2.369 km encontram-se sob concessão (1.762,50 km federais transferidas e 606,50 km estaduais). Restam, portanto, 11.779,20 km que devem ser mantidos pelo Estado, sendo 9.552,20 km de rodovias pavimentadas e 2.227 km de estradas não pavimentadas.

Acreditamos que a criação do FUNCOR é a melhor, senão a única, maneira de garantir a preservação da malha rodoviária paranaense, que constitui um patrimônio público de mais de três bilhões de reais construído ao longo de muitos anos com o esforço e sacrifício da população do Paraná.

Rogério Wallbach Tizzot é Engenheiro Civil, foi Diretor Geral do DER-PR e consultor do Programa IRF/CEPAL/GTZ.