

FUNDERSUL: FINANCIAMENTO INTELIGENTE PARA AS RODOVIAS
(artículo publicado en el periódico "Folha do Povo" en el 02 de diciembre
de 2000 en Campo Grande - MS)

Muito se tem escrito e falado sobre formas de financiamento e a exploração de rodovias através das concessões à empresas privadas mediante a cobrança de pedágio. O tema, complexo por natureza, quando passou a fazer parte do cotidiano brasileiro tornou-se polêmico e vem tirando o sono de muita gente desde sua implantação no país. Tentarei neste espaço, despretensiosamente, produzir uma breve reflexão sobre o assunto e relatar a solução adotada pelo Governo do Estado de Mato Grosso do Sul para financiar a construção e conservação de rodovias.

A concepção do sistema de concessão rodoviária adotada nos países desenvolvidos difere bastante daquela que vem sendo implantada no Brasil. Lá o governo concede à iniciativa privada o direito de construir e explorar uma rodovia para ofertar ao usuário uma nova alternativa em relação a uma estrada existente. Assim, as empresas constroem estradas com pistas duplas, serviços de assistência, etc., e cobram o pedágio, mas o usuário mantém seu direito de escolher entre usar esta nova estrada paga ou a outra antiga, sem pedágio. No Brasil, assim como na Argentina, adotou-se um novo modelo pelo qual o usuário paga o pedágio na estrada existente para custear sua manutenção e, em alguns casos, as melhorias futuras.

Independentemente da alternativa adotada, o "pedágio real" tem sua aplicação limitada na medida em que só é viável para uma pequena parte da malha rodoviária, ou seja, naqueles segmentos onde o cálculo da tarifa individual, em função do grande volume de tráfego, resulta em um valor suportável para o usuário e que não venha a encarecer o frete e o preço final dos produtos. Portanto, quanto menor o tráfego, maior será o pedágio. Aí está a primeira limitação: no Brasil, são poucas as rodovias de alto tráfego capazes de gerar um pedágio suportável. A segunda limitação relaciona-se com o sistema de cobrança: o custo de arrecadação (praças de pedágio) é elevado e pode consumir até 30% da receita, dependendo também do volume de tráfego. A terceira limitação também relaciona-se com o sistema de cobrança: trata-se de uma "barreira" na pista que nas horas de maior tráfego gera filas e a impaciência nos usuários.

Surge então do Mato Grosso do Sul o que se poderia chamar de "pedágio virtual". Com inteligência e criatividade o estado criou um sistema de arrecadação com base na contribuição dos usuários rodoviários e dos produtores agropecuários. Esta receita vai diretamente para a conta do fundo de Desenvolvimento do Sistema Rodoviário - FUNDERSUL, cujos recursos são administrados por um Conselho de Administração constituído por representantes dos governos estadual e municipal, assim como por representantes dos contribuintes. Esse sistema está sendo usado não só para a manutenção das

estradas estaduais e municipais, como também para a construção de novos trechos.

A idéia sul mato-grossense que, modernamente, vem sendo adotada por vários países, elimina as desvantagens do "pedágio real", pois serve para a manutenção de toda a malha rodoviária, tem baixíssimo custo de arrecadação e não produz os inconvenientes bloqueios das praças de pedágio. Além disso, o sistema apresenta absoluta transparência na medida em que segmentos representativos da sociedade participam de um Conselho de Administração que fiscaliza e controla a aplicação dos recursos do Fundo.

O sistema adotado vem trazendo enormes benefícios para o Estado, pois ao recuperar e conservar a malha rodoviária evita sua deterioração e garante baixos custos de transporte para os usuários. Além disso, se não existisse o FUNDERSUL para conservar adequadamente as rodovias como vem fazendo até agora, num futuro não muito distante o povo do Mato Grosso do Sul teria que pagar muitas vezes mais para restaurar ou reconstruir o sistema rodoviário.

O Programa IRF/CEPAL/GTZ de Reforma da Conservação Rodoviária, idealizado pelas Nações Unidas, através da Comissão Econômica para a América Latina e Caribe - CEPAL, com o apoio do Governo da Alemanha e da Federação Internacional de Rodovias, vem promovendo a implantação de sistemas semelhantes ao adotado no Mato Grosso do Sul. A iniciativa do Governo do Estado de Mato Grosso do Sul é pioneira no Brasil e passou a ser referência nacional e internacional para a modernização da gestão do sistema rodoviário. E assim espera-se que outros governos sigam este caminho, pois estarão contribuindo significativamente para evitar os enormes prejuízos decorrentes da falta de uma adequada infra-estrutura de transportes.

Rogério Wallbach Tizzot

Engenheiro Civil, Coordenador do Programa IRF/CEPAL/GTZ - Brasil

E-mail: tizrw@uol.com.br