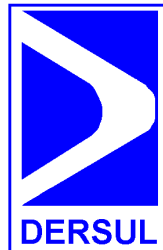


**GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**  
**SECRETARIA DE ESTADO DE HABITAÇÃO E INFRA**  
**ESTRUTURA**  
**DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DE MATO GROSSO DO**  
**SUL**  
**PROGRAMA IRF/CEPAL/GTZ DE REFORMA DA CONSERVAÇÃO VIÁRIA**



**REFORMA FINANCEIRA E**  
**INSTITUCIONAL DA GESTÃO**  
**RODOVIÁRIA NO ESTADO DE MATO**  
**GROSSO DO SUL**

**V ENCONTRO NACIONAL DE**  
**CONSERVAÇÃO RODOVIÁRIA**  
**SALVADOR - BA**



## **1. ANTECEDENTES.**

Ao iniciar a atual administração em janeiro de 1999, a rede rodoviária estadual de Mato Grosso do Sul com extensão total de 14.090 km, sendo 1966 km pavimentados, 9.371 km não pavimentados e 2.753 km planejados, encontrava-se em situação bastante precária pelo fato de que durante aproximadamente 11 anos praticamente não recebeu investimentos na sua manutenção, chegando no final de 1998 com apenas 25% da rede existente em bom estado, 26% em estado regular e 49% em estado ruim.

A partir de 1999 o Governo estadual resolveu enfrentar e reverter essa situação. Diante das limitações e inconvenientes do sistema de concessão através da cobrança de pedágios, buscou-se uma alternativa mais eficiente e abrangente, que se pode chamar de "pedágio virtual". Daí surgiu a idéia de se criar o Fundo de Desenvolvimento do Sistema Rodoviário do Estado de Mato Grosso do Sul - FUNDERSUL.

Tendo em vista que o Estado de Mato Grosso do Sul necessita, a curto e médio prazos, reabilitar e expandir sua malha rodoviária para avançar no desenvolvimento econômico e social, os recursos do FUNDERSUL também serão utilizados para estas finalidades. Entretanto, uma vez consolidada a rede estadual, a meta que se deverá atingir é estabelecer um sistema de conservação viária eficiente, eficaz e sustentável para preservar o patrimônio rodoviário em bom estado a curto, médio e longo prazo, permitindo assim o seu funcionamento adequado e permanente.

Considerando que a conservação adequada para evitar prejuízos exige o planejamento e a disponibilidade dos recursos financeiros no momento da necessidade da execução dos serviços, buscou-se a garantia desse financiamento através do Fundo. No entanto, apesar da garantia dos recursos ser fundamental, por si só não é suficiente, pois sem uma definição institucional firme e sem uma gestão eficiente e eficaz dos mesmos, os objetivos acabariam sendo desviados ao longo do tempo e os recursos mau aplicados gerariam a falência do sistema.

Com base nessas premissas, os estudos realizados indicaram que para a reformulação do setor pelo menos três metas básicas deveriam ser atendidas, a saber:

- Criação de instrumentos jurídicos e administrativos que garantissem os recursos específicos necessários através de um Fundo Estadual constituído de contribuições dos principais usuários do sistema rodoviário;

- Criação de um Conselho de Administração integrado por representantes do setor público e privado (usuários), e responsável pelo desenvolvimento e conservação da rede rodoviária.
- Reformulação do sistema de gestão da conservação rodoviária de modo a assegurar uma eficiente e eficaz planificação, execução e controle das atividades, com base em parâmetros preestabelecidos e nas análises de resultados próprias dos contratos de gestão.

As metas básicas foram estabelecidas numa perspectiva de se alcançar uma situação futura ideal que ocorrerá somente após um período de transição gradual, de forma a evitar medidas radicais e precipitadas que poderiam comprometer o sucesso da reforma.

Cabe registrar que no contexto do debate sobre a reforma tributária ora em curso no Congresso Nacional, encontra-se também a proposta de criação de um imposto sobre combustíveis para financiar o setor, o qual, caso venha a ser criado, exigirá a integração e adequação das receitas estaduais previstas para a conservação rodoviária.

A tarefa que se impõe é difícil e complexa, porém, a experiência tem demonstrado que se não houver uma reforma profunda neste setor, a comunidade continuará pagando muito caro pelos imensos prejuízos causados pela falta de conservação da infra-estrutura rodoviária.

## **2. A REFORMA FINANCEIRA.**

De acordo com a concepção das reformas acima mencionadas, buscou-se a criação de um sistema de financiamento para o setor rodoviário que envolvesse a maior participação possível dos usuários e que pudesse ser implantado sem ferir a complexa legislação tributária do país. A partir dessas premissas foram criadas as Leis N° 1.962 e N° 1.963 de 11 de junho de 1999.

A Lei N° 1.962, dentre outras providências, dispõe sobre a retenção de valores sobre a comercialização de combustíveis no Estado de Mato Grosso do Sul. Isto se traduz na contribuição de um centavo de real para cada litro de óleo diesel e dois centavos de real para cada litro de gasolina então vendidos, valores estes que são depositados diretamente numa conta específica do Fundo de Desenvolvimento do Sistema Rodoviário do Estado de Mato Grosso do Sul - FUNDERSUL. É de se notar que o legislador procurou a contribuição junto aos usuários diretos do sistema, pois a regra não se aplica aos produtos: gás liquefeito de petróleo; óleo industrial destinado à geração de energia termoelétrica; gasolina e querosene de avião; e aditivos, lubrificantes e assemelhados.

A mesma lei também estabelece o uso que deverá ser dado aos recursos arrecadados, quais sejam: I) aquisição e manutenção de equipamentos rodoviários, inclusive aquisição de combustíveis e lubrificantes; II) construção, manutenção e recuperação, bem como no melhoramento, de rodovias estaduais, inclusive bueiros, pontes e obras complementares; III) contribuição do Estado, a título de contrapartida obrigatória em decorrência da celebração, com a União ou com os Municípios, de convênio cuja finalidade seja a construção, recuperação, manutenção ou o melhoramento em rodovias localizadas em Mato Grosso do Sul.

Embora ainda vigente por pouco tempo, já se está debatendo no âmbito dos poderes executivo e legislativo possíveis alterações na lei visando uma melhor definição do uso dos recursos. Um dos pontos passíveis de revisão é a aquisição de equipamentos para a execução de serviços por administração direta, pois sabe-se que na atual conjuntura são muitas as dificuldades dos órgãos rodoviários para executar serviços com eficiência e eficácia; uma das alternativas é manter uma pequena estrutura para atender serviços de emergência por administração direta, o que dispensaria grandes investimentos em novos equipamentos. Outro ponto refere-se a garantir a exclusividade de recursos para a manutenção do patrimônio rodoviário. Devido à premente necessidade de expandir a malha rodoviária para avançar no desenvolvimento econômico e social do Estado, o FUNDERSUL também financia a construção de novas estradas. O que se pretende é separar claramente os recursos para manutenção daqueles destinados às novas obras, pois as experiências passadas com Fundos Rodoviários no Brasil e outros países têm demonstrado que sem essa divisão a tendência é de se investir mais em obras novas gerando um déficit de investimentos na conservação, o que resulta em enormes prejuízos para a sociedade em geral e para os usuários.

Para melhor disciplinar o uso dos recursos a lei ainda determina: "Fica expressamente vedada a utilização desses recursos para pagamento de salários e quaisquer vantagens relativas a pessoal, bem como diárias a motoristas, operadores de máquinas e a pessoas que trabalhem, diretamente, na construção, manutenção e recuperação, ou no melhoramento, de rodovias estaduais". Esta é uma medida para evitar gastos excessivos com estruturas administrativas públicas e buscar maior eficiência na aplicação dos recursos. Alguns países que adotaram fundos para a manutenção de sistemas rodoviários estabelecem em lei um limite da ordem de 1% da arrecadação que pode ser utilizado para custos administrativos do Fundo.

Estabelecida a forma de arrecadação das contribuições dos usuários através da comercialização de combustíveis, conforme explanado acima, buscou-se também uma fórmula para arrecadar contribuições dos setores de produção e comercialização de produtos agrícolas e pecuários, pois estes são também usuários e se beneficiam da malha rodoviária. Estes objetivos foram atingidos através da promulgação da Lei N° 1.963 de 11 de junho de 1.999, que também criou o FUNDERSUL.

A Lei N° 1.963, dentre outras providências, cria o FUNDERSUL, dispõe sobre diferimento de ICMS de produtos agropecuários e sobre o crédito presumido em operações de abate. Como o presente trabalho destina-se à apresentação em um evento com a participação predominante de engenheiros rodoviários, não vamos aqui entrar no mérito das operações tributárias que envolvem termos como *crédito presumido* ou *diferimento* (que significa adiamento). Vamos sim mostrar, de maneira simplificada, o resultado dessas operações, quais sejam: I) para cada tonelada de produto agrícola comercializada a lei fixa uma contribuição da ordem de 1% do valor do produto a ser recolhida à conta do Fundo, conforme tabela a seguir; II) a carga tributária estadual dos frigoríficos (comércio de produtos comestíveis resultantes do abate) é acrescida de 1% no ato de comercialização da carne e este valor é recolhido ao Fundo como contribuição.

PRODUTO		UNIDADE	VALOR
a)	Pecuário:		
a.1)	Gado bovino e bufalino, independentemente de sexo ou idade	cabeça	R\$ 3,12
a.2)	gado asinino * e eqüino	Cabeça	R\$ 3,12
b)	agrícola:		
b.1)	Milho	tonelada	R\$ 1,29
b.2)	Arroz	tonelada	R\$ 2,17
b.3)	Soja	tonelada	R\$ 2,58
b.4)	Algodão	tonelada	R\$ 7,75
b.5)	demais produtos	tonelada	R\$ 1,29

\* Estão compreendidos como gado asinino: burros, jumentos e mulos.

Com base em uma receita estimada no valor de R\$ 143.982.786,83, foi aprovado pela Assembléia Legislativa o Plano de Aplicação e o Plano de Metas do Fundo de Desenvolvimento do Sistema Rodoviário do Estado de Mato Grosso do Sul - FUNDERSUL, referente ao período de julho de 1999 a julho de 2001.

Dessa forma o Estado de Mato Grosso do Sul estabeleceu um sistema para o financiamento do setor rodoviário justo, porque envolve os usuários, e auto-sustentável a longo prazo, o que permite o planejamento e a garantia de execução de serviços de conservação no momento oportuno, evitando assim os enormes prejuízos decorrentes da falta de conservação rodoviária. Além disso, é preciso destacar um dos pontos mais importantes do sistema de financiamento: os recursos arrecadados não passam pelo caixa único do Estado, ou seja, não são incorporados ao tesouro estadual e seguem diretamente para a conta do FUNDERSUL. Esta é uma grande conquista, pois permite o planejamento e a execução orçamentária sem depender das discussões políticas que envolvem as disputas por recursos do tesouro estadual.

### **3. A REFORMA INSTITUCIONAL.**

Uma vez resolvida a questão do financiamento há que se buscar um novo modelo institucional, pois não basta dispor dos recursos sem que se estabeleça um sistema institucional firme e que garanta a aplicação eficiente destes em benefício dos contribuintes. É preciso também que a instituição permita a participação dos contribuintes na gestão dos recursos e preste contas de suas ações à comunidade com a mais ampla transparência.

Com base nessas premissas foi criado o Conselho de Administração do FUNDERSUL e sua Diretoria Executiva, através da mesma Lei N° 1.963 de 11 de junho de 1.999, regulamentada pelo Decreto N° 9596, de 18 de agosto de 1999. O Conselho tem como membros: Governador do Estado; Secretário de Estado de Governo; Secretário de Estado de Habitação e Infra-Estrutura; Secretário de Estado da Produção e Desenvolvimento Sustentável; Diretor-Geral do Departamento de Estradas de Rodagem de Mato Grosso do Sul - DERSUL; representante da Federação da Agricultura de Mato Grosso do Sul - FAMASUL; representante da Associação de Municípios de Mato Grosso do Sul - ASSOMASUL; representante do Sindicato das Indústrias de Frios, Carnes e Derivados do Estado de Mato Grosso do Sul - SICADEMS.

O Conselho tem como principais atribuições estabelecer a política a ser desenvolvida anualmente, observando, estritamente, o que dispõe esta Lei; traçar as diretrizes técnicas que balizarão as decisões a serem implementadas, anualmente, com vista ao atendimento de suas finalidades; aprovar o orçamento anual do FUNDERSUL; opinar, antes de encaminhar à Assembléia Legislativa para deliberação, sobre propostas de convênios a serem celebrados pelo FUNDERSUL; propor à Assembléia Legislativa as ações a serem desenvolvidas, anualmente, por decorrência das metas estabelecidas e dos recursos destinados ao Fundo e; analisar e oferecer

parecer à prestação de contas da Diretoria Executiva do FUNDERSUL, referente ao exercício vencido, antes de encaminhá-la ao Tribunal de Contas do Estado, na forma da legislação vigente.

Na constituição do Conselho procurou-se oferecer o maior espaço possível à participação da sociedade e usuários através de representantes de entidades organizadas como a Associação de Municípios, a Federação da Agricultura e Sindicato de Indústrias. Esta participação contribui efetivamente para fortalecer a instituição FUNDERSUL na medida em que os usuários passam a controlar a aplicação dos recursos e avaliar os resultados, pois a estes interessa que suas contribuições sejam aplicadas com eficiência e transparência para garantir uma rede rodoviária em boas condições com os menores custos possíveis. Além disso, sendo o Conselho também constituído por estas entidades política e economicamente fortes, torna-se mais difícil a possibilidade de uma futura decisão governamental extinguir o Fundo, pois haverá reação enérgica dessas organizações. Em vários países estão se constituindo Conselhos semelhantes e em alguns deles, como na Nova Zelândia, por exemplo, a participação de entidades não governamentais é maior do que de órgãos do governo. No caso do FUNDERSUL é possível se estudar, futuramente, a ampliação da participação dos usuários através de, por exemplo, representantes das empresas transportadoras de passageiros e cargas.

Para gerir os recursos do FUNDERSUL foi criada uma Diretoria Executiva, composta pelo Secretário de Estado de Governo, pelo Diretor-Geral do Departamento de Estradas de Rodagem de Mato Grosso do Sul - DERSUL e por um representante indicado pelo seu Conselho de Administração. Compete à Diretoria Executiva as seguintes principais atribuições: efetuar movimentação dos recursos do FUNDERSUL por meio de cheques nominativos ou ordens bancárias, devidamente assinados por dois de seus membros; elaborar a programação necessária ao fiel cumprimento da finalidade de criação do FUNDERSUL, de conformidade com a destinação dos recursos; remeter à Assembléia Legislativa no prazo de trinta dias, demonstrativo discriminando valores arrecadados, despesas e serviços realizados no período referente aos últimos noventa dias; efetuar o acompanhamento e controle dos valores creditados e debitados na conta destinada ao recebimento e movimentação dos recursos financeiros do FUNDERSUL; prestar assessoramento ao presidente do Conselho de Administração do FUNDERSUL; executar as tarefas relativas à divulgação, serviços gerais, comunicação, material, mecanografia, arquivo, recebimento e expedição de documentos e; realizar a prestação de contas dos recursos utilizados, de conformidade com a legislação vigente.

O DERSUL é o órgão executivo do FUNDERSUL, cabendo-lhe oferecer o suporte administrativo e operacional ao Fundo de maneira a

concretizar as metas estabelecidas pelo Conselho. Atualmente, estão em andamento estudos para a reformulação organizacional do DERSUL conforme proposto de Organograma a seguir, com o objetivo de adequá-lo à nova realidade do financiamento. Buscar-se-á maior e progressiva atuação do órgão nos controles do gerenciamento da malha, regulamentação e normalização.

#### **4. A REFORMA DA GESTÃO**

Diante das transformações que vêm se processando no setor de transporte rodoviário do Estado, há que se buscar uma nova maneira de gestão da rede transferindo-se a execução de serviços de manutenção do âmbito da administração pública para o âmbito empresarial. Nesse contexto é que se insere uma nova maneira de contratar serviços de manutenção rodoviária: os contratos de gestão da manutenção ou contratos por níveis de serviço.

A criação do FUNDERSUL foi o primeiro passo para uma reforma radical no sistema, abrangendo aspectos financeiros, institucionais e da gestão rodoviária. A partir daí, para implementar esse novo modelo, o Governo do Estado, passou a contar com o apoio e assessoria do Programa IRF/CEPAL/GTZ da Organização das Nações Unidas, patrocinado pela Federação Internacional de Rodovias - IRF e pela Agência de Cooperação Técnica da Alemanha - GTZ.

A contratação de serviços de manutenção rodoviária através de contratos de gestão vem se desenvolvendo mundialmente como um reflexo da tendência da modernização do Estado. Em vários países como Estados Unidos, Canadá, Austrália, Chile, Argentina e, mais recentemente, no Brasil, esta modalidade de contratação vem se apresentando como ótima alternativa em relação aos contratos tradicionais.

O contrato de gestão define os parâmetros técnicos e o padrão desejado para cada um dos trechos rodoviários, os quais deverão ser mantidos pela empresa contratada sempre em níveis iguais ou superiores àqueles predefinidos. As condições desejadas para a rede são determinadas através de vários indicadores aplicáveis às diferentes obras e serviços, para os quais são fixados limites admissíveis de aceitação, não se permitindo que estes sejam desrespeitados.

Para os pavimentos, por exemplo, são definidos parâmetros aceitáveis de conservação, enquanto que para a sinalização são definidos índices de retro-refletância e coloração. E assim é possível definir para



todos os elementos da pista e extra-pista qual o padrão de qualidade desejado pelo órgão contratante.

Exemplos de padrões de qualidade para pista pavimentada:

- Devem estar livres de buracos.
- Os afundamentos localizados com profundidade maior que 12mm deverão ser nivelados com os materiais adequados ou deverá ser corrigida toda a extensão de trilha com profundidade maior que 12mm.
- O pavimento deverá manter-se livre de fissuras e trincas isoladas formadas em uma só linha e localizadas aleatoriamente. O Contratado em hipótese nenhuma poderá permitir que a pista de rolamento apresente trincas com espessuras maiores que 3 mm, em mais do que 15% da área inspecionada.

Esse tipo de contrato estimula a empresa a maximizar a produtividade dos recursos disponíveis, buscando soluções de melhor qualidade e maior duração, posto que sua responsabilidade é alcançar resultados concretos e duradouros quanto à conservação da malha e não só executar determinadas quantidades de obras.

Essa situação conduz ao aumento de eficiência dos procedimentos e melhoria na qualidade do serviço, além de estimular a descoberta e introdução de novas tecnologias na busca de melhor qualidade com menores custos. Em resumo, a gestão da conservação busca a otimização das atividades de conservação a longo prazo, respeitando as condições de estado preestabelecidas. Experiências realizadas na Austrália demonstram que houve uma redução da ordem de 30% nos gastos do governo com a conservação rodoviária em função da implantação de contratos de gestão.

A fiscalização ou supervisão dos contratos a ser realizada pelo órgão contratante baseia-se no controle da qualidade da malha rodoviária e não na medição de volumes executados, o que reduz significativamente esta tarefa e aumenta sua eficácia.

Outra característica peculiar desse tipo de contrato é propiciar a criação da figura da empresa de gestão da conservação, diferente de uma empresa empreiteira de obras, na medida em que passa a gerenciar todo o empreendimento, desde o planejamento à concretização final dos serviços.

O contrato de gestão da conservação caracteriza-se também pela forma de pagamento. Uma vez definidos os parâmetros e o padrão desejados para a malha, a empresa contratada receberá ou não na medida do cumprimento do estado ou condição mínima preestabelecida pelo contratante, de acordo com o estritamente pactuado no contrato.

O sistema de se estabelecer o pagamento fixo periódico, limitado ao valor total do contrato, estabelece claramente a relação financeira entre as partes. Tendo conhecimento exato do valor constante a receber, a empresa deverá envidar todos os esforços para que as obras e serviços sejam realizados com a melhor qualidade e ao menor custo, evitando correções ou reparos, pois estes não acarretarão pagamentos adicionais e transformar-se-ão em ônus exclusivo da empresa. Assim sendo, quanto mais eficiente for a empresa na gestão da conservação, maior será o seu lucro. Dessa forma induz-se a empresa a evitar o desperdício de materiais e serviços, pois se nos contratos tradicionais o seu lucro baseia-se num percentual das quantidades aplicadas e medidas pelo contratante, no contrato de gestão seu lucro baseia-se na sua própria eficiência.

De outra parte, ao contratante cria-se a possibilidade de programar exatamente os pagamentos, cujos valores nunca serão superiores àqueles preestabelecidos. Essa característica do contrato propicia excelentes condições para o planejamento da aplicação dos recursos financeiros, o que resulta na definição clara e objetiva dos valores a serem incluídos nos orçamentos anuais e plurianuais.

As penalidades estabelecidas no contrato são aplicadas em função do não cumprimento de cada um dos padrões de qualidade preestabelecidos. Constatado o não cumprimento, deduz-se do valor fixo periódico o valor correspondente à penalidade aplicada, na proporção de sua importância. Este tipo de penalidade apresenta-se bastante eficaz em função de sua fácil aplicação, constituindo-se num ato direto, claro e automático.

Exemplo de penalidade para pista pavimentada:

- Multa diária equivalente a R\$ 200,00 por cada buraco, a partir de dois (02) dias corridos posteriores a data da notificação, importância que será deduzida do pagamento mensal.

Em resumo, o pressuposto básico deste tipo de contrato é o de que o contratado assuma a responsabilidade pelo planejamento, programação, execução e controle da qualidade da malha sob a sua responsabilidade, sendo que ao contratante cabe definir os padrões de qualidade esperados para a malha, fiscalizar para que estes sejam atingidos e remunerar a empresa pelo cumprimento das condições preestabelecidas. A tarefa é manter as rodovias integrantes do contrato de acordo com o estado desejado pelo contratante.

Como se trata de uma nova maneira de contratar serviços, a introdução desse sistema na rotina das atividades do DERSUL se dará paulatinamente de maneira a permitir a adaptação tanto do pessoal do órgão

contratante quanto das empresas potenciais executoras dos serviços. Com essa finalidade, o DERSUL implantará um primeiro contrato como um projeto piloto, cujas características estão descritas na seqüência deste trabalho.

## **5. O PROJETO PILOTO.**

Para introduzir o novo conceito de contratação de serviços na rotina do Departamento, o DERSUL está tomando as providências para implantar um primeiro contrato como um projeto piloto. A rede a ser contratada, constituída de rodovias pavimentadas (300 km) e não pavimentadas (300 km), totalizando 600 km.

A implantação do contrato de gestão se dará através de um processo de licitação para escolher a empresa responsável pela gestão da conservação da rede selecionada por um período a ser definido oportunamente. Esta empresa, após contratada, receberá do DERSUL uma quantia mensal para manter a rede de acordo com os padrões de qualidade estabelecidos no contrato, os quais definem como deve permanecer a pista de rolamento, os acostamentos, a sinalização, a faixa de domínio, o sistema de drenagem, as pontes e todos os demais elementos rodoviários. O não cumprimento dos padrões de qualidade acarretará penalidades à empresa, as quais serão convertidas em valores a serem deduzidos do pagamento mensal preestabelecido.

Para a rede selecionada serão realizados os levantamentos do estado atual e dos serviços a serem executados tanto para corrigir eventuais problema existentes quanto para garantir a adequada conservação durante o período contratual. Os trabalhos para a implantação do projeto piloto estão sendo realizados por uma equipe de engenheiros da Diretoria de Obras do DERSUL com a assessoria técnica do Programa IRF/CEPAL/GTZ de Reforma da Conservação Viária.

Esta iniciativa pioneira no Estado de Mato Grosso do Sul significa um grande passo para a modernização e a reformulação nos procedimentos de manutenção rodoviária e, através da eficiência e da eficácia, resultará em melhores condições de tráfego para os usuários com menores gastos de recursos públicos.

## **6. CONCLUSÃO E COMENTÁRIOS**

Embora recente, a reforma já apresenta bons resultados. Até o mês de maio de 2000 foram investidos R\$ 33.000.000,00, sendo construídos 80

km de rodovias pavimentadas; restaurados 400 km de rodovias pavimentadas e 950 km de rodovias não pavimentadas; conservados 12.000 km de rodovias estaduais e municipais não pavimentadas; aquisição de caminhões e máquinas; reforma de 2.400 m e construção de 280 m de pontes de madeira; celebração de convênios com diversos municípios no valor total de R\$ 6.400.000,00 para atendimento emergencial inclusive em estradas municipais.

Para garantir a manutenção do patrimônio rodoviário, estão sendo tomadas providências para alterar a lei de criação do FUNDERSUL no sentido de se priorizar um valor percentual exclusivo para a conservação. Também serão melhor divulgadas as realizações do Fundo através da publicação mensal de um boletim e da implantação de página na Internet.

Campo Grande, 18 de julho de 2000.

Eng.º SEMY ALVES FERRAZ  
Diretor Geral do Dersul

Eng.º ROGÉRIO WALLBACH TIZZOT  
Coordenador do Programa IRF/CEPAL/GTZ - BRASIL