



Fundação Educacional do Município de Assis
IMESA - Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis

DANIELA TAVARES PEREIRA

PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS PAVIMENTADAS NO BRASIL

Assis
2016

DANIELA TAVARES PEREIRA

PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS PAVIMENTADAS NO BRASIL

Monografia apresentada ao Curso de Administração, do Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis – IMESA e à Fundação Educacional do Município de Assis – FEMA.

Orientador (a): Dr. Reynaldo Campanatti

Assis
2016

FICHA CATALOGRÁFICA

TAVARES PEREIRA, Daniela.

Privatização de Rodovias Pavimentadas no Brasil / Daniela Tavares Pereira. Fundação Educacional do Município de Assis –FEMA – Assis, 2016.
51 páginas.

Orientador: Dr. Reynaldo Campanatti.
Trabalho de Conclusão de Curso
Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis - IMESA

1. Privatização. 2. Rodovias.

CDD: 658
Biblioteca da FEMA

PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS PAVIMENTADAS NO BRASIL

DANIELA TAVARES PEREIRA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis, como requisito do Curso de Graduação, avaliado pela seguinte comissão examinadora:

Orientador: _____
Dr. Reynaldo Campanatti

Examinador: _____
Prof. José Carlos Cavassini

Assis
2016

DEDICATÓRIA

Dedico esta monografia aos professores do Curso de Administração da Fema, pela dedicação no decorrer dos anos, pela vontade de ensinar, pela motivação que nos faz acreditar na realização de nossos sonhos.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a minha família, Arlindo, Neide e Simone, por terem me transmitido, o que para mim, é um dos principais valores, a educação. Somente um agradecimento é pouco para demonstrar o quanto essas pessoas são importantes para mim. Talvez com a realização desse trabalho, consiga retribuir um pouco mais, toda felicidade que eles me proporcionaram e continuam a me proporcionar, eu simplesmente amo vocês.

Agradeço e muito a orientação do Dr. professor Campanatti, que com sua paciência e conhecimentos, tornou possível a realização deste trabalho.

Em especial Profº Paulo Sergio Ramão que não mediu esforços para me ajudar com orientações dedicando seu tempo.

Agradeço o Profº Cavassini pelas suas orientações na qualificação que muito me ajudou no desenvolvimento do trabalho.

É claro que reservo um agradecimento especial ao meu namorado e eterno companheiro, Rafael, por seu estímulo e paciência, com certeza me ajudou muito. Obrigada por você existir em minha vida.

Agradeço a Michele Trevisan, minha supervisora de trabalho, que certamente, através de seus ensinamentos, não só com conhecimento das rodovias, mas como pessoa, se tornou muito mais que supervisora, é com certeza uma grande amiga.

Aos meus queridos amigos, que ao longo dessa caminhada tiveram paciência e respeitaram meu tempo de dedicação ao projeto. Obrigada Micheli, Barbara Gustavo, Rafael vocês foram essenciais nessa caminhada.

“A solução pro nosso povo eu vou dar
Negócio bom assim ninguém nunca viu
Tá tudo pronto aqui é só vim pegar
A solução é alugar o Brasil”.

Raul Seixas e Cláudio Roberto, 1980.

RESUMO

O setor de transporte no Brasil tem uma grande importância para a economia brasileira, sendo que mais de 60% do transporte é feito via rodoviário. Assim, as rodovias como o principal meio de transporte, devem estar em perfeitas condições de trânsito e o que se torna o problema da pesquisa é que sabemos que no Brasil essas condições não são favoráveis como deveriam ser. A infraestrutura das rodovias públicas brasileiras está defasada e não recebe os investimentos necessários para atender o grande movimento de veículos de transporte existente.

Além disso, temos outro agravante que é o grande número de mortes nas rodovias brasileiras, muitas causadas pela precariedade das rodovias, grandes números de buracos, pistas sem muretas, canteiro central sem proteção, acostamentos estreitos e outros.

O presente trabalho tem por objetivo analisar a importância da privatização de rodovias pavimentadas para a economia brasileira. Pesquisando a precariedade da manutenção rodoviária, os objetivos da privatização e a influência das rodovias na economia brasileira. O presente estudo foi realizado a partir de pesquisa bibliográfica em livros, revistas e consultas de material por meio eletrônico.

A pesquisa justifica-se pelo fato de que o setor de transporte rodoviário no Brasil tem grande relevância para a economia do país, vez que, as condições para tráfego na maioria das rodovias deveriam ser satisfatórias e, portanto tal situação merece um estudo sistemático das causas e efeitos que o quadro de má conservação gera aos cidadãos, às empresas e aos próprios entes públicos. O Brasil tem muito a melhorar nesta área, pois nem sempre o Governo tem demonstrado competência e eficiência para manter as rodovias pavimentadas em perfeito estado de tráfego. A pesquisa é relevante principalmente pelo fato da hipótese que a privatização pode ser apontada como uma possível solução para a busca de melhorias nas condições de trânsito, vez que do setor privado exige-se resultados face a contrapartida proveniente da cobrança de passagens realizada por meio de pedágios.

Palavras-chave: Privatização, Rodovias, Infraestrutura, Brasil.

ABSTRACT

The transport sector in Brazil is of great importance for the Brazilian economy , with more than 60 % of transport is done via road . Thus, the highways as the main means of transport, must be in perfect conditions of traffic and that becomes the problem of the research is that we know that in Brazil these conditions are not favorable as they should be. The infrastructure of Brazilian public highways is outdated and does not receive the necessary investments to meet the great movement of existing transport vehicles.

Moreover, we have another aggravating factor is the large number of deaths on Brazilian highways, many caused by precarious roads, large numbers of holes, tracks without guard rails, median unprotected, narrow shoulders and others.

This study aims to analyze the importance of privatization of paved roads for the Brazilian economy. Searching the precariousness of road maintenance, the objectives of privatization and the influence of highways in the Brazilian economy. This study was conducted from literature in books, magazines and material queries electronically.

The research is justified by the fact that the road transport sector in Brazil has great relevance for the economy, since the conditions for traffic on most roads should be satisfactory and therefore this situation deserves a systematic study of the causes and effects that poor conservation framework generates for citizens, businesses and public bodies themselves. Brazil has a lot to improve in this area, because not always the Government has demonstrated competence and efficiency to maintain paved roads in perfect condition traffic. The research is relevant mainly because of the assumption that privatization can be identified as a possible solution to the search for improvements in traffic conditions, as private sector demands results were compared with counterpart from the collection of passages performed by tolls.

Keywords: Privatization, Highways, Infrastructure, Brazil.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Matriz Brasileira de Transportes.....	16
Figura 2 - Transporte dados comparativos porcentagem de utilização.....	18
Figura 3 – Evolução do total da frota na década.....	20
Figura 4 - Estatísticas nacionais: feridos graves em acidentes de trânsito...21	
Figura 5 - Países com maiores números absolutos de morte no trânsito.....	22

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABCR Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias

ANT Agência Nacional de Transporte

CIDE Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico

CNT Confederação Nacional do Transporte

DER Departamento de Estradas de Rodagem

IBPT Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação

IPVA Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores

TRC Transporte Rodoviário de Cargas

PPP Participação Público Privado

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
2. IMPORTÂNCIA DAS RODOVIAS PARA ECONOMIA.....	15
2.1. Setor econômico.....	15
2.2. As vítimas do asfalto: Questão das mortes e dos invalidados.....	21
2.3. Impostos vinculados e não vinculados.....	23
2.4. Pedagiometro.....	27
2. PRECARIIDADE DA MALHA RODOVIARIA	29
2.4. Asfalto-ecológico.....	35
3. PRIVATIZAÇÃO	39
3.4. Objetivos da Privatização.....	39
3.5. Parceria Público-Privado (PPP).....	43
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS	46
5. REFERÊNCIAS.....	47

1. INTRODUÇÃO

O setor de transportes rodoviários é o maior responsável pelo transporte de cargas e pessoas no Brasil. Um bom sistema de transporte rodoviário é de extrema importância para o desenvolvimento do país, e para isso precisamos de manutenções de qualidade, pois as operações tapa-buracos, já não conquistam a opinião pública que exige investimentos mais robustos, que garantam uma solução definitiva para o problema. O transporte rodoviário no Brasil é modal responsável pela maior parte dos fluxos de bens e pessoas no país.

Desta forma torna-se essencial que as rodovias pavimentadas estejam em perfeitas condições de tráfego.

Outro ponto a ser considerado envolve o grande número de mortes no Brasil causado pela precariedade na infraestrutura das rodovias. Uma pesquisa feita pela CNT em 2015 mostra que, no Brasil, 86% das rodovias são de pista simples, com 83% sem faixa adicional, que é de extrema importância para ultrapassagens segura dos veículos.

No Brasil, falta investimento e demanda continuada para essa situação. As rodovias pavimentadas devem estar em perfeitas condições de tráfego, incluindo duplicação de pistas, sofisticados sistema de engenharia (pontes, viadutos, túneis etc.), contenção de encostas, canteiros centrais como área de escape e drenagem, enfim vários outros itens que caracterizam uma boa rodovia. Todos esses fatores somam-se a necessidade de manutenção do que foi construído, mas sabe-se que o custo é alto. Observado o quadro geral de problemas, chega-se a uma equação de difícil solução, face a incompatibilidade entre despesas e gestão, incluindo a de Governos pretéritos.

A privatização de Rodovias vem como uma forma de contribuição para que as rodovias pavimentadas brasileiras tenham suas condições de tráfego melhoradas e a manutenção das mesmas sejam satisfatórias ao longo dos anos. A aceleração dos

processos de concessão de rodovias para as empresas privadas são consideradas como uma alternativa importante para manutenção dos investimentos.

O objetivo geral da pesquisa é entender o papel das privatizações e manutenções de rodovias pavimentadas para a economia brasileira, e os objetivos específicos, sendo estudar precariedade da manutenção rodoviária no Brasil, a influência das rodovias para a economia, pesquisando também os objetivos da privatização.

Para tanto a pesquisa subdivide-se em objetivos específicos organizados em três capítulos, a saber:

O primeiro capítulo fala sobre a importância das rodovias pavimentadas para a economia, sobre a ocupação das rodovias no Brasil, sua influencia na produtividade, como ela pode interferir na quantidade de mortes por acidentes, e uma breve explicação dos impostos que são ou não vinculados ao investimento na infraestrutura de rodovias.

O segundo capítulo discorre sobre a precariedade da malha rodoviária brasileira e como a má conservação das rodovias influencia negativamente na economia e nos usuários.

Por fim, o terceiro capítulo conceitua a privatização, fala sobre seus objetivos e como ela pode ser a solução para a melhoria continuada da manutenção e conservação das rodovias, e de que maneira a rodovia pode ser sustentável e duradoura.

2. IMPORTÂNCIA DAS RODOVIAS PARA ECONOMIA

2.1. Setor econômico

A economia de um país pode ser dividida em setores (primário, secundário e terciário) de acordo com os produtos produzidos, modos de produção e recursos utilizados. O setor primário está relacionado a produção por meio da exploração de recursos da natureza. O segundo transforma a matéria-prima em produtos industrializados. E por fim, o terceiro setor está relacionado a serviços, seja na área da saúde, educação, informática, transporte, etc. Para Oda e Marques (2008, p.68), o setor terciário é onde se encontra a maior fonte de renda para o país, principalmente os desenvolvidos. Sendo assim, o setor de transporte tem grande relevância para o país.

A importância da malha rodoviária brasileira para a economia e o desenvolvimento do país é indiscutível. Como um fundamental meio de transporte e distribuição da maioria da produção e cargas, além da circulação e do deslocamento de passageiros, ela deve apresentar condições adequadas de uso, garantindo conforto e segurança e evitando acidentes.

O modal rodoviário é o maior responsável pelo transporte de cargas e pessoas no Brasil, tendo uma ocupação de mais de 60%, conforme relata a “Matriz Brasileira de Transportes”.

Matriz Brasileira de Transportes

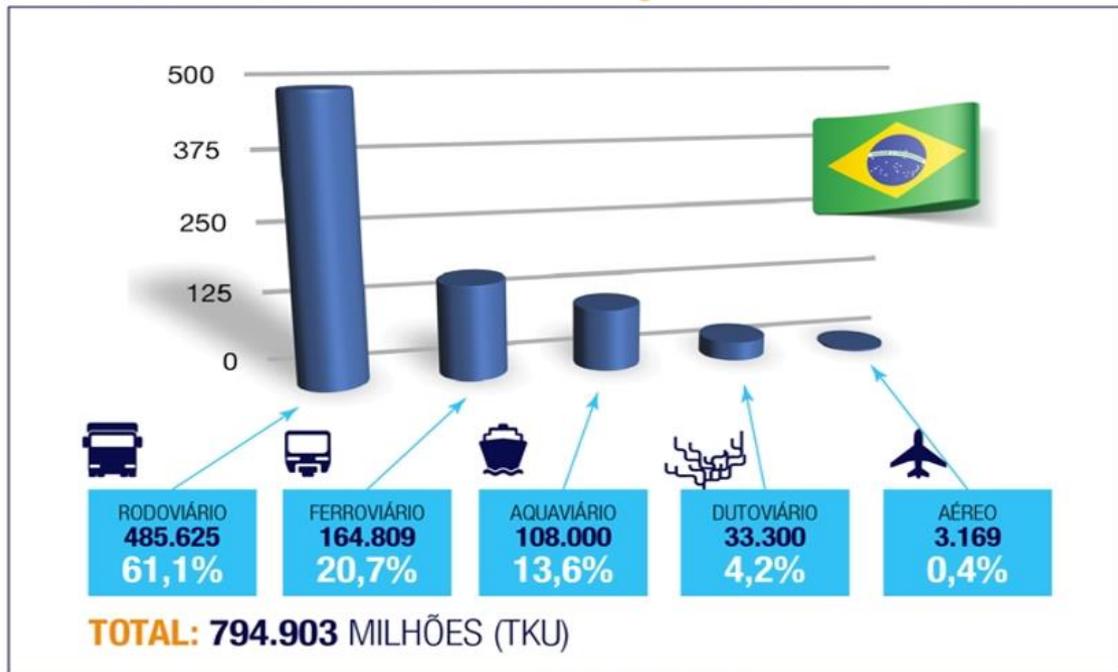


Figura 1 – Matriz Brasileira de Transporte (Fonte: CNT, Agosto de 2013)

Conforme a figura 1, podemos observar que os demais modais comparados ao rodoviário é pouco utilizado no Brasil. Isso ocorre pelo fato de que cada modal tem suas características operacionais que influencia na hora da escolha do modal, como: velocidade, disponibilidade, confiabilidade, capacidade e frequência.

Gomes (2004, p.117) explica mais sobre os modais:

O modal rodoviário é o mais expressivo no transporte de cargas no Brasil. Neste modal, há distinções entre os transportadores, que podem ser regulares e privados, contratados e isentos.

O modal ferroviário foi implantado no Brasil, para escoar a produção agrícola e transportar os produtos importados para o interior. Escolhido para o transporte lento de matérias-primas ou manufaturadas de baixo valor agregado para longas distâncias.

O modal hidroviário é dividido em logo percurso e de cabotagem. Possui problemas quanto á concentração no sistema hidroviário do interior e restrições como burocracia, congestionamentos, atrasos nas chegadas e saídas dos navios.

O modal aéreo é bastante utilizado para transporte de carga de alto valor unitário, pois o tempo de deslocamento é menor que o dos demais, embora os custos sejam altos.

O modal dutoviário é eficiente no transporte de líquidos, gases e materiais que podem permanecer suspensos em líquidos ao serem movimentado, como fluidos. Os dutos possibilitam uma movimentação de 24 horas por dia, com capacidade e confiabilidade altas. Entretanto, possui uma limitação quanto á linha de produtos e á velocidade baixa.

Uma pesquisa realizada pela empresa prestadora de serviços logísticos a PRESTEX (2015) enfatiza que o transporte rodoviário é o mais utilizado em toda extensão do território nacional. A distribuição por meio de caminhões e carretas nas rodovias brasileiras vem crescendo desde a década de 50, e atualmente é responsável por 76% da distribuição de insumos e produtos industrializados em todo o Brasil. “Por ser um modal rápido e com uma rota flexível, ele é aconselhável para o transporte a curta distância de produtos acabados ou semiacabados, produtos com alto valor agregado como eletro e também perecíveis como grãos, laticínios e carnes.”.

O transporte rodoviário é muito utilizado por sua acessibilidade, pois conseguem chegar em quase todos os lugares do território brasileiro, além de ter uma maior facilidade para contratar ou organizar o transporte, e também pela flexibilidade em organizar a rota.

Segundo Mendonça (2006):

A industrialização brasileira a partir da década de 1930 trouxe a necessidade de maior integração do mercado interno e de maiores investimentos no transporte rodoviário. Aos poucos, foi sendo implantada uma malha rodoviária nacional, conectando os estados brasileiros às áreas industriais da região Sudeste. Mas o rodoviarismo se consolidou mundialmente (e no Brasil a partir da

década de 1950) com a expansão da indústria automobilística numa época em que os preços dos combustíveis derivados do petróleo eram baixos.

No Brasil, esta fase correspondeu ao governo Juscelino Kubitschek, que implantou a indústria automobilística, transferiu a capital para Brasília e acelerou a construção de rodovias. A partir do governo Juscelino as rodovias passaram a ser quase exclusividade dos investimentos em transportes terrestres no país.

TRANSPORTE DADOS COMPARATIVOS PORCENTAGEM DE UTILIZAÇÃO

País	Marítimo/Hidroviário	Ferrovário	Rodoviário
Canadá	36	52	13
Alemanha	29	53	18
EUA	25	50	25
Brasil	17	21	62
Argentina	23	23	44

Figura 2 – Transporte dados comparativos porcentagem de utilização (Fonte: UOL- Janeiro de 2006)

O transporte rodoviário cresceu muito rapidamente após a Segunda Guerra Mundial e constitui-se hoje na forma predominante de transporte em todo o mundo, com muitos países confiando e dependendo fortemente do mesmo, tanto para passageiros quanto para cargas. (SENNÁ e MICHAEL, 2007).

Outro fator de extrema relevância são investimentos nas rodovias, o estudo realizado por Ferreira (1996, *apud* SENNA e MICHAEL, 2007, p.39), encontrou que um aumento de 1% em investimentos em infraestrutura implica um aumento de 0,11% na produtividade geral e 0,08% na produtividade do capital privado.

A revista *The Economist* (2004, *apud* SENNA e MICHAEL, 2007, p.39), ao discutir a necessidade brasileira de crescimento econômico, argumenta que, para manter o

crescimento anual esperado de 3,5%, o país precisa investir em infraestrutura, aproximadamente 22% do Produto Interno Bruto.

Essa crescente dependência das rodovias pavimentadas implica a necessidade de investimentos confiáveis e sustentáveis, atendendo as necessidades dos usuários. Entretanto, apesar dos elevados níveis de investimentos necessários para o setor, a sua relevância para eficiência do país, ainda falta para o setor rodoviário brasileiro o devido reconhecimento.

O desenvolvimento econômico das rodovias tem sido uma atividade *low profile*, ou seja, uma atividade discreta. Segundo Weiss (2001, *apud* SENNA e MICHAEL, 2007, p.40):

Especificamente, a habilidade em prever o sucesso de um projeto rodoviário de desenvolvimento econômico é baixo. Se existisse um programa federal, haveria uma grande possibilidade de que o governo federal financiaria projetos esbanjadores. Outra inibição é que programas potenciais que beneficiam algumas partes do país utilizando impostos coletados em outras partes do país deveriam passar pelo teste de informar por que tais projetos são de interesse nacional. Não existe tais exposições relativamente a projetos rodoviários. Existem, naturalmente, inúmeros outros fatores. Entretanto, não são suficientes para explicar a falta de ênfase.

Nas rodovias brasileiras circulam mais de 60% das cargas, a precariedade das rodovias afeta toda a cadeia produtiva e corrói os salários dos trabalhadores. Isso porque a qualidade das estradas também determina os preços das mercadorias, influenciando nos custos operacionais das transportadoras e pressionando os valores cobrados pelos fretes. Resende (2015) diz, “O pior de tudo é que dependemos de estradas ruins. Atualmente, a malha rodoviária brasileira é calculada em 1,6 milhão de quilômetros, considerando as vias federais, estaduais e municipais. Mas apenas 14% (224 mil quilômetros) são asfaltadas”.

Em 2008 as estimativas de custo com rodovias em São Paulo que pressiona dramaticamente e diretamente os custos do Brasil, pois São Paulo é onde há a maior circulação de veículos no Brasil, teve o total de R\$ 33,5 bilhões de custo com rodovias. São cerca de R\$ 27 bilhões que se deixa ser investimento em novas infraestruturas para ser gasto com retrabalhos em manutenção rodoviária, que somados aos R\$ 6,5 bilhões provenientes das deseconomias externas do excessivo número de veículos em circulação, refletidas no aumento do consumo de combustíveis, na maior emissão de poluentes e na elevação do custo do transporte de cargas. (MOBILIZE 2014).



Figura 3 – Evolução do total da frota na década (Fonte: G1- Fevereiro de 2011)

A estatística ilustra que nos últimos anos o número de automóveis aumentou em aproximadamente 55% segundo Moreira (2011), o que por si só justifica a necessidade de investimento na infraestrutura e manutenção da malha rodoviária.

Entre os grandes problemas que a falta de investimento e manutenção das rodovias geram, estão o elevado número de mortes e invalidados. O assunto merece atenção e será tratado a seguir.

2.2. As vítimas do asfalto: Questão das mortes e dos invalidados

Além disso, temos outro agravante que são o grande número de mortes e pessoas que ficam invalidadas por acidentes nas rodovias brasileiras. Como é possível ignorar que, no Brasil, morram cerca de 50 mil pessoas anualmente em acidentes de trânsito? Segundo Cordeiro (2014), em média cento e trinta e sete pessoas morrem por dia nas estradas brasileiras, aproximadamente seis vítimas fatais por hora.

O gráfico abaixo retirado do site Vias Seguras (2015), mostra a evolução, de 2002 a 2014, de invalidez e internações referentes aos feridos que sofreram lesões graves:

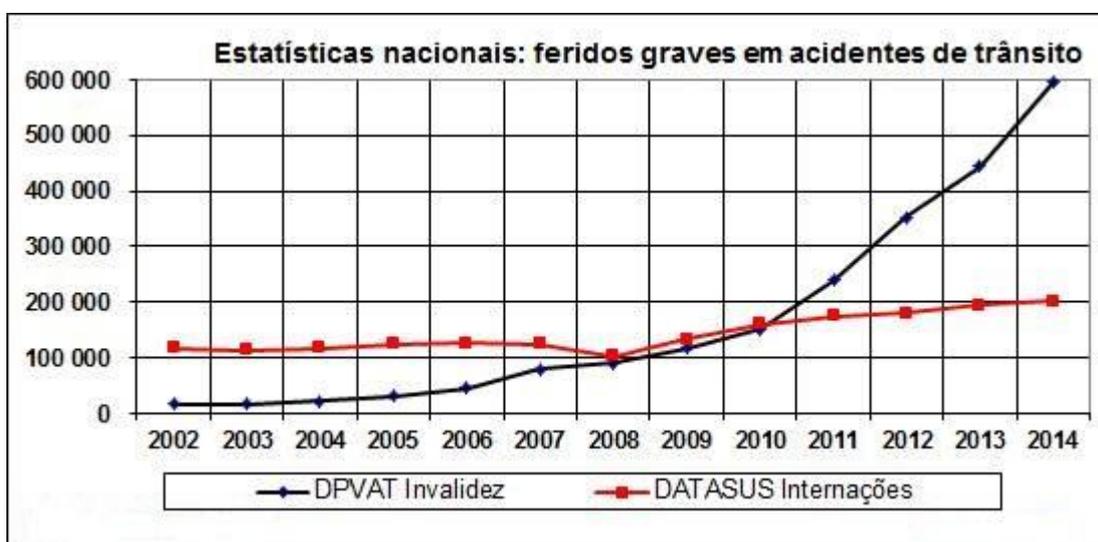


Figura 4 – Estatísticas nacionais: feridos graves em acidentes de trânsito (Fonte: Vias Seguras- Março de 2015)

A curva "DATASUS" representa o número de pessoas que foram internadas em hospital em decorrência de acidentes de trânsito. A curva "DPVAT" representa o número de pessoas que foram indenizadas por invalidez permanente cada ano. Percebe-se que o número de invalidez sofre um grande aumento a partir de 2008, o que se deve também ao aumento da utilização das rodovias para movimentar a economia. (VIAS SEGURAS, 2015)

Segundo Branco (2005), grandes despesas têm sido feitas para reduzir os monumentais índices de morte no país, que são de seis a oito vezes maiores do que em países congêneres do Primeiro Mundo. No Estado de São Paulo, cujo índice médio de mortes é 6,10, o constatado nas áreas concedidas é de 4,12. “índice de mortes é o número de mortes ocorridas no ano, relacionado com o número de quilômetros percorridos por toda a frota de carros, caminhões e ônibus na área considerada.”

Nas concessionárias, o tempo máximo de atendimento a feridos em acidentes nas estradas é, contratualmente, de 10 minutos, mas várias concessionárias atendem em seis a sete minutos, em média. Isso evita morte de 30% a 35% dos feridos graves. (BRANCO, 2005).

Em uma pesquisa realizada por Gomes (2010), em termos absolutos, o Brasil é 4º país do mundo com maior número de mortes no trânsito, ficando atrás somente da China, Índia e Nigéria.

Países com maiores números absolutos de morte no trânsito - 2010							
Ranking	País	Posição no IDH	População estimada ¹	Nº de mortes ²	Taxa de Mortes por 100 mil hab.	Número de veículos registrados	Taxa de mortes por 1 mil veículos
1º	China	101º	1.348.932.032	275.983	20,5	207.061.286	1,33
2º	Índia	136º	1.224.614.272	231.027	18,9	114.952.000	2,01
3º	Nigéria	153º	158.423.184	53.339	33,7	12.545.177	4,25
4º	Brasil ³	85º	194.946.488	42.844	22	64.817.974	0,66
5º	Indonésia	121º	239.870.944	42.734	17,8	72.692.951	0,59
6º	Estados Unidos	3º	310.383.968	35.490	11,4	258.957.503	0,14
7º	Paquistão	146º	173.593.384	30.131	17,4	7.853.022	3,84
8º	Rússia	55º	142.958.156	26.567	18,6	43.325.312	0,61
9º	Tailândia	103º	69.122.232	26.312	38,1	28.484.829	0,92
10º	Irã	76º	73.973.628	25.224	34,1	20.657.627	1,22

Instituto Avante Brasil, PNUD, OMS, Datasus

¹ Os dados populacionais foram extraídos do banco de dados da Divisão de População das Nações Unidas

² As taxas de mortalidade no trânsito foram extraídas dos registros de morte reportados pelos Estados à Organização Mundial da Saúde, dos registros oficiais divulgados por cada país e através de um modelo regressivo para estimar se o número de mortes no trânsito do modificado na publicação Global Status Report on Road Safety 2013.

³ Número de mortes no trânsito no Brasil de acordo com os dados oficiais do Datasus, em 2010.

Figura 5 – Países com maiores números absolutos de morte no trânsito (Fonte: JusBrasil – Junho de 2010)

Segundo Gomes (2010):

Foram registradas 42.844 mortes no trânsito do Brasil. Esse número, atualizado em 2011, chegou a 43.256 mortes. Em 2014, de acordo com pesquisa feita pelo Instituto Avante Brasil, o número de mortes no trânsito chegou a 48.349. Sendo assim, estima-se que em 2015 ocorreram 4.029 mortes por mês, 132 mortes por dia e 6 mortes por hora, ou seja, uma a cada 10 minutos.

As más condições das estradas desponta-se como um fator de altíssimo de risco de acidentes. Portanto é fundamental a boa sinalização, conservação e drenagem dos asfaltos, além de cuidado com a vegetação que margeia a rodovia que pode evitar o aumento do numero de mortes e invalidados.

A diminuição desse cenário de mortes e invalidez pode ocorrer através do uso adequado e assertivo das receitas, destinadas a malha rodoviária.

Portanto se faz necessário o estudo das receitas, principalmente dos impostos, taxas e tarifas.

2.3. Impostos vinculados e não vinculados

No Brasil temos uma grande quantidade de impostos que são obrigatórios e não tem vinculação, ou seja, impostos que não tem uma destinação explícita que são coletados para custear despesas públicas. Para liquidar essas despesas o governo possui receitas.

Segundo o site Planejamento do Governo (2015), a “Receita consiste na soma de valores recebidos durante um determinado período de tempo. No setor público, é a soma de, impostos, taxas, contribuições, arrecadados para atender às despesas públicas”

Para Emygdio (2001, p.49) a Receita Pública, “Denomina-se qualquer entrada de dinheiro nos cofres público”.

Aliomar Baleeiro (1960, *apud* HANDA, 2007, p.61) entra em mais detalhes sobre as Receitas Públicas:

Para auferir o dinheiro necessário à despesa pública, os governos, pelo tempo afora, socorrem-se de uns poucos meios universais: realizam extorsões sobre outros povos ou deles recebem doações voluntárias; recolhem rendas produzidas pelos bens e empresa do Estado; exigem coativamente tributos ou penalidades; tomam ou forçam empréstimos; e fabricam dinheiro metálico ou de papel.

Visto o que são as despesas públicas, se faz importante ir mais a fundo sobre os impostos e contribuições, se são responsáveis pela arrecadação de receitas, para investimento na infraestrutura brasileira, com o foco nas rodovias.

Harada (2007, p.332) conceitua Impostos como:

Impostos (art.145, I, da CF) são exações desvinculadas de qualquer atuação estatal, decretadas exclusivamente em função do *jus imperii* do Estado. Seu fato gerador é sempre uma situação independente de qualquer atividade estatal específica, relativa ao contribuinte. O imposto sempre representa uma retirada da parcela de riqueza do particular, respeitada a capacidade contributiva deste.

Segundo a CTN, art. 16, imposto é o tributo cuja obrigação tem por fato gerador uma situação independente de qualquer atividade estatal específica, ou seja, o imposto é uma espécie de tributo não vinculado.

Embora muitas pessoas pensem que o IPVA (Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores) é um imposto destinado para manutenção e conservação de rodovias, ele não tem destinação vinculada a um fim específico. A arrecadação do IPVA pode ser usada para conservar estradas e rodovias, mas também pode ser usada para quaisquer outras despesas públicas por ser um imposto sem vinculação.

Segundo França (2015):

O IPVA é um imposto que incide sobre a posse de um veículo. Este tributo é estadual, instituído pelas unidades da federação, recolhido para os cofres do estado. O valor do IPVA é determinado por cada governo estadual. Qualquer pessoa que possua um veículo automotor, como carro, moto, caminhão, ônibus, van ou micro-ônibus precisa pagá-lo. Como o IPVA é estadual, há estados onde proprietários de carros mais antigos, com mais de 10 ou 20 anos de uso não pagam por este imposto.

O IPVA é um imposto arrecadado pelo estado cujo valor vai direto para o Tesouro, ou seja, o montante de dinheiro que o governo estadual tem para custear despesas e investir em obras e serviços. Não há obrigatoriedade do estado gastar a arrecadação com o IPVA em novas estradas ou recuperação da malha viária. O recurso entra no bolo total do orçamento e o governante pode gastá-lo onde achar melhor.

Ainda sobre o IPVA Harada (2007, p. 445) acrescenta:

Foi pela vez primeira instituído em nosso Estado pela Lei 4.955, de 27-12-1985, já revogada pela Lei nº 6.606, de 20-12-1989. O imposto é anual e tem como fato gerador a propriedade de veículo automotor de qualquer espécie, aeronaves, embarcações e veículos terrestres, e, em ralação ao veículo novo, o fato gerador considera-se ocorrido na data de sua primeira aquisição.

Atualmente, o único tributo pago pelos proprietários de veículos automotores que tem a arrecadação vinculada à conservação e manutenção de infraestrutura é a CIDE Combustíveis. Segundo Tasca (2016): “CIDE (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico), por meio da qual o Governo procura, de forma indireta intervir em algumas atividades econômicas para que seja assim, promovido um melhor controle fiscalizatório, para que haja melhorias no setor beneficiário dessa produção”.

A CIDE Combustíveis provem sobre a importação e a comercialização de gasolina, diesel e respectivas correntes, querosene de aviação e derivados, óleos combustíveis, gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado de gás natural e de nafta, e álcool etílico combustível.

Segundo a Federação Nacional do Comercio de Combustíveis e de Lubrificantes (2016):

A Cide foi criada, há quase dez anos, para fornecer recursos para programas ambientais destinados a reduzir os efeitos da poluição causada pelo uso de combustíveis, para subsidiar a compra de combustíveis e para custear a infraestrutura de transportes. Rendeu aos cofres públicos R\$ 912 milhões, em setembro. Em vista do mau estado de conservação das nossas rodovias, apontado pela última pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT), seria natural que os recursos da Cide fossem destinados principalmente para investimentos nas estradas federais. Mas não é o que ocorre. Não se justifica usar a Cide na tentativa de reduzir os problemas que a política oficial está criando para a Petrobrás. A Petrobrás deve cobrar o preço justo pelos derivados que produz sem o que o governo é obrigado a socorrê-la. Por outro lado, a Petrobrás não deve ser usada como instrumento de política industrial e tampouco para sustentar a política anti-inflacionária, como vem ocorrendo há tempo.

Visto que a CIDE, é uma contribuição arrecadada pelo governo para investir em infraestrutura, veremos como as taxas também pode ser um meio de arrecadação de receitas para as rodovias.

Emygdio (2001, p. 370) define taxa como um tributo vinculado, pois ele depende de uma atividade estatal específica relativa ao contribuinte o gozo individualizado do serviço público.

Segundo Jardim (2011, p. 144): “As taxas, a exemplo dos demais tributos, são gravames de competência privativa de cada pessoa constitucional, pois somente aquela que realizar determinada atividade estatal é que poderá instituir a respectiva taxa”.

Sendo então, o pedágio uma taxa cobrada pelas concessionárias para ressarcir-se dos investimentos feitos na construção ou conservação da respectiva via de transporte terrestre.

O dinheiro pago no pedágio é revertido em benefícios para os usuários das rodovias e para a região onde a praça de pedágio está inserida, através do desenvolvimento promovido pelos investimentos e infraestrutura.

É a maior fonte de arrecadação para a construção e manutenção de rodovias. Essas taxas são pagas apenas pelos usuários das rodovias que já estão privatizadas.

Após obter o conhecimento sobre as receitas arrecadadas para custear a malha rodoviária no Brasil, senti que seria curioso sabermos o montante que está sendo arrecadado nas rodovias privatizadas. Portanto a seguir, mostrei o valor arrecadado das rodovias concessionadas paulista.

2.4. Pedagiometro

O jornalista Keffin Gracher, criou uma ferramenta em 2002, chamada de “Pedagiômetro”, que estima em tempo real o quanto se arrecada nos pedágios

paulistas, utilizando os relatórios de arrecadação das concessionárias. Só existe virtualmente, projeta o montante que as concessionárias arrecadaram com os mais de 200 pedágios que existem nas rodovias paulistas. (GRACHER, 2010).

Atualmente (2016) o Pedagiometro encontra-se no valor aproximado de R\$ 3.749.600.000,00. Que é investido na infraestrutura rodoviária.

Segundo informações do Portal Brasil (2016), foram R\$5,8 bilhões investido pelas concessionárias, nas rodovias brasileiras no ano passado (2015), o que “foi possível a conclusão de 391 obras, com a realização de 329,81 quilômetros de duplicações, além do início de outras 146”.

E o que se torna mais preocupante é a falta de investimento e manutenção adequada para essas rodovias não privatizadas, como veremos no próximo capítulo.

2. PRECARIIDADE DA MALHA RODOVIARIA

No Brasil, os contribuintes trabalham até 31 de maio, somente para pagar os impostos exigidos pelos governos municipal, estadual e federal, segundo dados do Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBPT, 2015). A elevada carga tributária do País, uma das maiores do mundo, impacta na composição do preço final de bens e serviços.

Esse pesado fardo, entretanto, não é devidamente compensado com retornos sociais em áreas como educação, saúde e segurança. No setor de transportes, os brasileiros ainda suportam os prejuízos econômicos causados por uma infraestrutura precária que dificulta a logística nacional. (SARAIVA, 2015)

A população brasileira acompanha, desde a década de 1970, uma gradativa deterioração na qualidade dos serviços públicos, notadamente no setor de infraestrutura rodoviária. Com o esgotamento da capacidade de investimento, o setor rodoviário ficou defasado, segundo Machado (2002, p.13), estudos feitos em entidades de transporte de carga, a malha rodoviária brasileira pavimentada no início da década de 1990 apresentava as seguintes características: 33% irrecuperável, 21% ruim, 44% regular e 2% boa.

Uma pesquisa divulgada em 2015 pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) mostra que 57,3% dos cerca de 100 mil quilômetros de rodovias avaliadas apresentam algum tipo de deficiência em relação à pavimentação, sinalização ou geometria da via. De toda a malha visitada pela CNT, 6,3% estavam em péssimo estado, 16,1% foram considerados ruins e 34,9%, regulares. Segundo o levantamento, 42,7% da extensão rodoviária foram classificados de bom ou ótimo, tendo assim “condições adequadas de segurança e desempenho”. Além disso, apenas 12,4% da malha rodoviária nacional é pavimentada. Isso corresponde a 213,3 mil km dos 1,72 milhões de km de rodovias no país.(MACHADO, 2002).

Um estudo realizado pela Empresa Brasileira de Planejamento e Transporte (2008), demonstram que as estradas em mau estado aumentam em 38% o custo operacional dos veículos, em 58% o consumo de combustíveis e em 100% o tempo de viagem, além de ampliar consideravelmente o risco de acidentes, que vem a causar um grande impacto negativo na economia.

Em muitas partes do Brasil as rodovias são mal gerenciadas e pobremente mantidas, como veremos a seguir. Usualmente, o gerenciamento é provido por burocratas de órgão públicos, que muitas vezes não dispõem da qualificação e do conhecimento necessário.

Heggie (2003, *apud* SENNA e MICHAEL, 2008) mostra que uma série de problemas tem levado à necessidade de introduzir reforma no setor de rodovias:

- A precária situação econômica do Brasil;
- Os grandes e crescentes atrasos na manutenção;
- A reconhecida incapacidade de muitos países para reabilitar sua rede rodoviária e gerenciá-la de forma efetiva.

Se as rodovias se deterioram até o ponto que necessitam completa reconstrução, restaurá-las para nível de serviço original significa custos entre três e cinco vezes maiores do que os custos de realização das manutenções efetivas e rotineiras, segundo Heggie (2003, *apud* SENNA e MICHAEL, 2008).

A mais recente pesquisa feita em Novembro 2015 pela Confederação Nacional de Transporte (CNT) sobre a qualidade da malha rodoviária nacional, embora tenha constatado alguma melhora em relação aos resultados de 2014, o quadro geral é ruim.

Segundo site do Estadão (2015):

Apenas 42,7% dos mais de 100 mil quilômetros de vias analisadas estão em estado considerado ótimo ou bom, índice um pouco melhor do que o de 2014, de 37,9%. Mais da metade das rodovias (57%) tem deficiência que trazem desconforto e risco para os usuários e encarecem o transporte rodoviário.

Em Minas Gerais, Estado com maior malha viária do país, as condições são ainda mais preocupantes. Dos 12,583 mil quilômetros avaliados, 84,3% encontram-se em situação regular, ruim ou péssima. A pesquisa realizada em 2007 pelo Diário do Comercio, percorreu 100% da malha rodoviária federal pavimentada e os principais trechos sob gestão estadual e sob concessão.(ESTADÃO,2015).

Coelho (2010), afirma que no Brasil mais de 60% das cargas são transportadas por meio do transporte rodoviário, onde a frota de caminhões é uma das maiores do mundo, e a manutenção das rodovias é feita de modo precário, sendo que em muitos locais essa manutenção inexistente. Existem locais onde havia asfalto e há anos desapareceu, e a manutenção quer dos governos municipal, estadual ou federal é nula, por falta de recurso necessário, ou até mesmo por falta de prioridade do governo.

Segundo dados da CNT – Confederação Nacional do Transporte (2008):

O Brasil possuía entre Municipais, Estaduais e Federal 1.751.872 km de rodovias pavimentadas e não pavimentadas. Desse total 14,4% eram de rodovias estaduais, 78,8% de rodovias municipais e 6,7% de estradas federais. Nesse total estão inclusos 141.000 km de vias inacabadas e em construção. As estradas não pavimentadas são a

maioria, sendo 88,8% de estradas de chão, contra apenas 11,1% de rodovias pavimentadas, ou seja, somente 196.093 km de rodovias asfaltadas.

O artigo de Coelho (2010) analisa qual é a situação do Brasil em comparação com os demais países que compõem o BRIC (conjunto de países em desenvolvimento), que são: Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul. Todos estes com área territorial equivalentes, enquanto nosso país possui algo em torno de 200.000 km de estradas asfaltadas, a Rússia tem mais de 600.000 km e a Índia e a China possuem cada uma, algo em torno de 1,5 milhão de km asfaltados.

Em pesquisa realizada pela ABCR – Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, em 2008, na comparação do Brasil com os demais Países da América Latina, o levantamento revelou que o país que tem melhor oferta de rodovias pavimentadas é, surpreendentemente, a Costa Rica, 12ª economia da América Latina. (Coelho, 2010).

Segundo o site do G1 (2014):

Pouco mais de 10% das estradas brasileiras são pavimentadas e 88% da malha rodoviária não tem nem asfalto. Em Mato Grosso, os produtores enfrentam estradas esburacadas para escoar a safra. Há problemas também no Rio Grande do Norte, onde um dos dois acessos para o novo aeroporto, no município de São Gonçalo do Amarante, é apenas um caminho aberto no mato. Por lá, não há nem sinal de homens trabalhando na execução do projeto de pavimentação, com conclusão anunciada para daqui a 44 dias.

Esses não são exemplos isolados. De acordo com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte, a malha rodoviária do país tem quase 1,7 milhão de quilômetros. Desse total, 87,9% não têm pavimentação. (G1, 2014).

A situação é pior nas estradas municipais, com 92,2% sem asfalto. Nas estaduais, quase metade da malha, 43,7%, não é pavimentada. A melhor situação é das rodovias federais: 10,8%.

De acordo com o diretor geral do departamento de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Norte, a falta de recursos é o principal fator que contribui para a precariedade da malha viária.

“Hoje, nos estados brasileiros, o recurso tem que vir do próprio estado, ou através de recursos próprios ou empréstimos. A tendência é que o nosso sistema rodoviário piore enquanto isso não for resolvido” afirma o diretor geral do DER-RN Demétrios Torres. (G1, 2014)

Setenta e sete obras em rodovias federais previstas no orçamento do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes deixaram de ser executadas em 2014, comprometendo ainda mais o estado da malha viária brasileira. Ao mesmo tempo, a construção de novas estradas avançou em marcha lenta. Estudo feito pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) em 2015, aponta que seriam necessários pelo menos 10 mil quilômetros novos de vias a cada ano para acompanhar o crescimento da frota nacional — são cerca de 3,5 milhões de veículos zero km comercializados todos os anos. No entanto, o país tem mantido a média de apenas 700 quilômetros anuais de novas estradas. (MACEDO, 2015).

Macedo (2015) ainda acrescenta que comparado com 2013, em 2014 houve uma redução nos investimentos na malha viária federal. De acordo com o Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal (SIAFI), em 2014 o orçamento previsto foi de R\$ 11,9 bilhões, dos quais R\$ 9 bilhões foram empenhados, ou seja, foram contratados. Deixaram de ser pagos R\$ 3,8 bilhões. No ano anterior, o orçamento chegou a R\$ 12,3 bilhões, sendo R\$ 11,1 bilhões empenhados.

Um artigo publicado no site O Globo, Remigio (2015) diz:

Para o diretor executivo da CNT, Bruno Batista, as estradas federais brasileiras enfrentam sérios problemas na manutenção, que são agravados pelo excesso de veículos.

As rodovias no Brasil não comportam mais o número de veículos, em especial nos principais corredores. São estradas das décadas de 1970 e 1980. A qualidade das obras, que não é boa, somada ao trânsito pesado, faz com que o pavimento se deteriore mais rápido e dure menos tempo que o previsto. Em 2015, 49,9% das rodovias pavimentadas no país têm algum tipo de problema afirma Batista, ao ressaltar que mais de 43 mil quilômetros estão com o pavimento desgastado.

A pesquisa mais recente sobre rodovias federais feita pela CNT (em 2015) apontou que o número de pontos críticos aumentou de 250 em 2013 para 289. São considerados pontos críticos quedas de barreira, pontes destruídas, erosões na pista e buracos grandes. Segundo o estudo da CNT, é de 26% o acréscimo médio do custo operacional no setor de transportes em função da qualidade do piso das rodovias brasileiras. Nos estados da Região Norte, onde a malha viária tem maior deficiência, o mesmo índice chega a 37,6%.

Ainda de acordo com a CNT, os recursos destinados ao transporte são considerados insuficientes para melhorar a qualidade das vias. A confederação aponta que seriam necessários R\$ 293,88 bilhões para recuperar as estradas.

Macedo (2015):

A manutenção precária e as obras de recuperação ou duplicação de estradas não concluídas se transformaram em um problema crônico enfrentado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte. Das oito obras consideradas prioritárias pelo governo federal para a infraestrutura viária, e incluídas na lista de ações do PAC-2, apenas uma foi concluída: a recuperação da BR-060, que liga Rio Verde (GO) a Brasília.

Promessa de campanha da presidente Dilma Rousseff em 2010, a duplicação das BRs 116 e 386, no Rio Grande do Sul; e a

restauração das BRs 110 (RN), 470 (SC) e 381 (MG) e das estradas Manaus-Porto Velho e Cuiabá-Santarém ainda não foram concluídas.

Segundo Batista (2015, *apud* MACEDO, 2015), a falta de cuidado do governo na condução das licitações de estradas contribui para o atraso nas obras: “São observados erros nos projetos, o que afasta os interessados em participar das concorrências. Falhas nos textos das licitações atrasam os processos de concessões. O governo acaba perdendo muito tempo com a correção dos projetos”.

Portando no Brasil falta priorizar no investimento em infraestrutura rodoviária e manutenção das mesmas, visto que a precariedade é alta no Brasil.

Uma saída para solucionar a precariedade e melhorar a qualidade asfáltica, estaria no uso do asfalto-ecológico.

2.4. Asfalto-ecológico

Atualmente no mundo todo se fala em sustentabilidade, que está diretamente relacionada ao desenvolvimento econômico e material sem agredir o meio ambiente, usando recursos naturais de forma inteligente para que eles mantenham o futuro. E por que não usar a sustentabilidade nas rodovias?

O asfalto-ecológico, com o termo mais usado asfalto-borracha, pode até parecer uma novidade em pavimentação, mas não é. Usado nos Estados Unidos há mais de 40 anos, ele só começou a ser visto no Brasil por volta do ano 2000. (MAZZONETO, 2011)

Segundo Mazzoneto (2011):

O material é caracterizado por mistura descontínua com ligante asfáltico modificado por borracha triturada de pneus e compactado a quente. Segundo especialistas, quanto maior o teor de borracha aplicado mais eficiente o pavimento, especialmente no quesito durabilidade. 'Em geral, o pavimento de asfalto-borracha é cerca de 40% mais resistente do que o asfalto convencional', explica Rosa, engenheiro-assessor de projetos especiais da Ecovias, empresa do grupo EcoRodovias.

Além da resistência e diminuição de custos de manutenção, a adição da borracha traz outras vantagens, "O asfalto-borracha tem maior aderência, o que ajuda a evitar derrapagens e reduz o spray causado pelos pneus em dias de chuva", acrescenta o engenheiro, Rosa. Além disso, pode ser utilizado em qualquer rodovia com as mesmas condições da aplicação do asfalto convencional.

Pesquisadores chegam a dizer que há atualmente, aproximadamente mais de 8 mil km de estradas pavimentadas com asfalto-borracha no Brasil.

Acrescenta, Mazzonetto (2011):

O número 8 mil km é pequeno diante de uma malha asfáltica de 170 mil km, mas a popularização é crescente entre as grandes concessionárias de rodovias: 22% das estradas administradas pelo Grupo EcoRodovias já possuem pavimentação com asfalto-borracha (o equivalente a 1,5 mil km) e o grupo CCR, outro gigante do setor, possui pavimentação do tipo em 15% de suas rodovias.

Na cidade do Rio de Janeiro foi onde teve a primeira pavimentação do Brasil feita com asfalto-borracha, o governo publicou um decreto em Julho de 2011, que autorizou as rodovias do Estado adotar o asfalto ecologicamente correto. "O

Departamento de Estradas de Rodagem do Rio de Janeiro (DER-RJ) contratou, então, uma construtora para a restauração do pavimento da RJ-122, rodovia que liga Cachoeiras de Macacu a Guapimirim.” (MAZZONETTO, 2011).

Em uma entrevista postada no site Infraestrutura Urbana, feita por Mazzonetto (2011) junto ao Grupo EcoRodovias, a empresa comenta a importância de se adotar o asfalto-ecológico:

O primeiro trecho a receber o material foi a serra da Anchieta, local por onde trafega a grande maioria dos veículos de carga que se dirigem ao Porto de Santos. A intenção foi justamente apostar em um material que fosse mais resistente e exigisse menos intervenções para manutenção. Sabemos que, quanto menos interdições precisarmos fazer para manter as rodovias em boas condições, melhor para o usuário.

Lacerda (2016) acrescenta que no Brasil descarta anualmente mais de 30 milhões de pneus velhos em lixões, depósitos, quintais de casas e outros lugares improvisados, como beiras de rios e matas. “Se 10% das estradas pavimentadas do Brasil fossem recuperadas com a borracha de pneu, mais de 16 milhões deles teriam destino certo”.

A empresa GRECA que trabalha com a produção de asfaltos criou em 2012 uma marca para asfalto-borracha chamada ECOFLEX. Com mais de 5 mil quilômetros pavimentados, a ECOFLEX utilizou um número de 5 milhões de pneus descartados e que se não fossem utilizados na produção do asfalto-borracha iriam criar sérios problemas para a natureza. Estes valores se devem ao fato de que para cada quilômetro pavimentado com o asfalto-borracha, são utilizados cerca de mil pneus inservíveis. GRECA (2012).

Essa iniciativa de pavimentação com o asfalto-borracha está sendo o mais recomendado e escolhido pelas concessionárias, já que sua durabilidade é maior que os asfaltos comuns utilizados diariamente.

Sendo necessário um estudo mais completo sobre as concessionárias e seus objetivos, como veremos no capítulo a seguir.

3. PRIVATIZAÇÃO

Fala-se em privatização desde 1980, principalmente na Europa, América Latina e Ásia, quando a economia era baseada no livre mercado. E no Brasil o fenômeno da privatização ocorreu em 1990. Segundo Senna e Michael (2007, p. 221) a privatização deve ser entendida como “um conjunto de políticas projetadas para reduzir o tamanho e a influência do setor público por meio de venda de ativos públicos.”

No que se refere a infraestrutura de transportes, propõe-se atualmente no Brasil em nível estadual e federal, a passagem de algumas atividades do setor público para o setor privado, via contrato de concessão, no intuito de obter ganhos de produtividade, custos operacionais de eficiência, novos investimentos. Para Ruiz (1993), um dos segmentos definidos como prioritários nessa estratégia é o das estradas. Melhoradas e conservadas pela iniciativa privada, tais estradas, á semelhança das existentes em diversos países estariam sujeitas á cobrança de pedágios, que seriam a fonte para a cobertura dos custos operacionais e financeiros e para remuneração do capital.

Branco (2005) acrescenta que é passado para a concessionaria a responsabilidade pela redução de custos. Sendo assim, são inúteis as tentativas de evitar a definição de tarifas em virtude de um jogo de mercado, numa atividade pouco competitiva.

A privatização também pode ser vista de uma forma empreendedora, que busca melhorar as rodovias com os investimentos necessários para suprir as necessidades básicas de um usuário, incluindo principalmente sua segurança no trânsito.

3.4. Objetivos da Privatização

A infraestrutura das rodovias públicas brasileiras estão defasadas e não recebem os investimentos necessários para atender o grande movimento de veículos de transporte existente. No Brasil, falta investimento para essa situação. Se mais de

60% de transporte é feito com a utilização das rodovias pavimentadas conforme aponta a CNT, se torna lógica a extrema importância manter suas condições de tráfego em bom estado de uso. Tudo isso e a manutenção do que foi construído custam muito caro. É quando as despesas e as gestões governamentais começam a sofrer os primeiros choques.

A privatização de Rodovias vem como uma forma de contribuição para que as rodovias pavimentadas brasileiras tenham suas condições de tráfego melhoradas e a manutenção das mesmas sejam satisfatórias ao longo dos anos. A aceleração dos processos de concessão de rodovias para as empresas privadas são consideradas como uma alternativa importante para manutenção dos investimentos.

Segundo Senna e Michael (2007, p.27):

Tanto países desenvolvidos quanto países em desenvolvimento inclinam-se para o setor privado, nele buscando financiamento e conhecimento gerenciais que auxiliem na busca do atendimento de suas necessidades de infraestrutura adequada e confiável.

Castro (2000) acrescenta:

A privatização do setor rodoviário tem como motivação imediata a recuperação das condições da malha do setor e, a partir desta, a busca do autofinanciamento das rodovias do país. A participação da iniciativa privada na gestão direta revela também a preocupação com fomento à eficiência na gestão da manutenção da infraestrutura.

Castro (2000), ainda acrescenta sua visão, diz que a principal forma de ação do governo federal tem sido a concessão de rodovias existente da união a empresas privadas, que se comprometem a fazer a restauração, manutenção e expansão dessas rodovias em troca de pedágio.

Segundo Pires e Piccinini (1998 *apud* KARAM e SHIMA, 2007, p.105): a regulação deve estar focada em três pontos: “[...] incentivar e garantir os investimentos necessários, promover o bem-estar dos consumidores e usuários e aumentar a eficiência econômica”. ”

Segundo esse enfoque Karam e Shima (2007, P. 105) cita oito objetivos da regulação:

- Buscar a eficiência econômica, garantindo o serviço ao menor custo para o usuário;
- Evitar o abuso de poder de monopólio, assegurando a menor diferença entre preços e custos, de forma compatível com os níveis desejados de qualidade do serviço;
- Assegurar a universalização do serviço;
- Assegurar a qualidade do serviço prestado;
- Estimular a inovação (identificar oportunidades de novos serviços, remover obstáculos e promover políticas de incentivo á inovação);
- Assegurar a padronização tecnológica e a compatibilidade entre equipamentos;
- Garantir a segurança e proteger o meio ambiente;

Portanto a privatização de Rodovias pode ser uma forma de contribuição para que as rodovias pavimentadas brasileira tenham suas condições de tráfego melhoradas e a manutenção das mesmas sejam satisfatória no decorrer dos anos.

Segundo Senna e Michael (2007), os custos econômicos de uma manutenção precária ou inexistente incidem primeiramente nos usuários das rodovias. Quando se permite a deterioração de uma rodovia, de uma situação boa para ruim, cada dólar economizado em manutenção aumenta os custos operacionais dos veículos.

Senna e Michael (2007, p. 42):

Ao invés de economizar recursos, os cortes nos orçamentos alocados à manutenção acabam aumentando os custos para a economia como um todo. Por outro lado, quando os níveis de tráfego aumentam, a proporção dos custos totais de transportes atribuíveis aos custos operacionais sofrerá forte crescimento.

A construção e manutenção adequada de rodovias requerem fontes sustentáveis e confiáveis de financiamento. Os usuários possuem total interesse que as rodovias sejam bem mantidas, principalmente porque os custos operacionais sofrem reduções substanciais, mais do que os correspondentes custos da manutenção da rodovia.

Segundo Resende, Sousa e Silva (2011, p.6):

A concessão de rodovias tornou-se uma tendência mundial a partir da flexibilidade, agilidade e sustentabilidade que demonstrou em todos os países. Caixeta-Filho e Martins confirmam esse ponto de vista afirmando que, com um sistema de transporte de baixo custo, confiável e rápido, disponibilizam-se mercadorias para grandes mercados com um preço competitivo. Conforme a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, o programa brasileiro de Rodovias comprova que a decisão de transferir para a iniciativa privada a administração dos trechos selecionados está correta. O modelo adotado no Brasil demonstrou ser importante para o desenvolvimento do país na garantia de recursos para infraestrutura.

Tudo isso não quer dizer que não haja problemas e, principalmente, que não os haverá no futuro. Algumas das aflições do sistema resultam de erros de origem. A

primeira falha segundo Branco (2005) “[...] foi a adoção de um coeficiente tarifário único, com pesada incidência sobre o transporte de cargas”. Não se pode dizer, efetivamente, que caminhões pagam demasiado caro pelo uso (estragos) que fazem das rodovias. Mas é necessário reconhecer que, funcionando de maneira totalmente desregulamentada, o transporte por caminhões ficou, em grande parte, em poder de trabalhadores autônomos, que vivem dizendo não ter condições para a regularização. Seria necessário regulamentar aos poucos esse transporte e ir progressivamente ajustando a tarifa.

Branco (2005) acrescenta que por outro lado, a ânsia dos grandes transportadores por caminhões, de concorrer com a ferrovia, tem levado a projetos absurdos de veículos com mais de 70 toneladas (já se fala em 120). Hoje no Brasil segundo o Guia de Transporte Rodoviário de Cargas (TRC, 2007) o máximo já chega a 74 toneladas, dependendo da cidade e do tamanho do veículo, que encarecerão sobremaneira os dispositivos de proteção das rodovias (nenhuma delas, em qualquer parte do Brasil, está projetada para caminhões com essa tonelagem), bem como a operação, o que implicará aumento das tarifas de pedágios. (BRANCO, 2005).

Vale lembrar que muitas rodovias privatizadas estão bem conservadas e sinalizadas. Além disso, o índice anual de acidentes fatais caiu de 5,33, em 2000, para 4,12, em 2001 (Branco, 2005, p.05). Em contrapartida, em muitos trechos os excessos de velocidades se elevam, exatamente porque as estradas estão melhores. Este é um problema a ser encarado de frente pelo poder público, já que se constata, no mundo todo, que a falta de limites e de controle de velocidade é uma das principais causas do agravamento dos acidentes.

Portando deve ser levado em consideração que é de suma importância ter bons equipamentos de sinalização e redutores de velocidade e que os mesmos sejam mantidos e atualizados com frequência, a fim de colaborar com a prevenção dos acidentes.

3.5. Parceria Público-Privado (PPP)

Uma outra forma de concessão é a Parceria Público-Privada (PPP), em que a Administração Pública complementa a tarifa que é arrecadada pelos usuários, efetuando o pagamento de uma contraprestação ao titular do contrato, ou seja, “PPPs destinam-se àqueles serviços e/ou obras públicas cuja exploração pelo contratado não é suficiente para remunerá-lo”. (MATTOS, 2015)

Sendo assim, pela rodovia não ter um movimento de veículos desejado para se sustentar, o governo completa a remuneração do investidor concessionário, surgindo então uma parceria público-privada.

Segundo Mattos (2015):

Uma PPP é um contrato de prestação de serviços de médio e longo prazo (de cinco a 35 anos) firmado pela Administração Pública, cujo valor seja superior a R\$ 20 milhões, sendo vedada a celebração de contratos que tenham por objeto único o fornecimento de mão de obra, equipamentos ou execução de obra pública. O regime das concessões está regulado pela Lei 11.079/04.

Em uma publicação no site do PPP Brasil (2016) vemos o interesse dos estados em fazer essa parceria:

O Estado do Paraná, por intermédio de decisão do Conselho Gestor de Concessões, demonstrou interesse em publicar o Procedimento

de Manifestação de Interesse (PMI) com a finalidade de obter estudos de viabilidade do projeto denominado Complexo Viário do Litoral.

O projeto contempla a implantação, pavimentação, operação, gestão, manutenção, adequação de capacidade com melhoria de segurança e eliminação de pontos críticos do eixo rodoviário da PRC-101 que liga Santa Catarina a São Paulo. O valor máximo do eventual ressarcimento é de R\$ 1.861.512,20 ou 2,5% do investimento estimado de responsabilidade da concessionária.

Atualmente esse modelo de concessão vem sendo estudado pelos estados brasileiros, para confirmar sua viabilidade e futuramente pode ser uma forma de concessão bastante utilizada em rodovias com menor fluxo de veículos.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Levando em consideração todo conteúdo estudado, pode-se concluir que a privatização de rodovias pavimentadas no Brasil é de extrema importância para o desenvolvimento econômico, visto que no Brasil mais de 60% dos transportes são feitos por rodovias, e que uma malha rodoviária em péssimas condições de uso, influencia no preço do produto transportado e no valor do frete, além da falta de investimento em infraestrutura prejudicar a produtividade das empresas. Outro fator de suma importância é o grande número de mortes por acidentes de trânsito, o que ficou constatado que em rodovias privatizadas pode evitar em torno de 30% a 35% de mortes, por conta da rodovia estar em melhores condições de uso e pela agilidade no atendimento aos feridos.

A precariedade da malha rodoviária brasileira ainda é alta no país, como apresentou a pesquisa feita pela CNT em 2015 com 57,3% com algum tipo de deficiência e as manutenções são pobremente mantidas, além de péssima qualidade comparando com as rodovias concessionárias.

Portanto a privatização de Rodovias se torna fundamental para que haja a restauração das rodovias, contribuindo para que as rodovias pavimentadas brasileiras tenham suas condições de tráfego melhoradas e a manutenção das mesmas sejam satisfatórias ao longo dos anos, oferecendo maior segurança para os usuários.

5. REFERÊNCIAS

ABCR. **Associação Brasileira de Concessão Rodoviária**. Disponível em: <<http://www.abcr.org.br>>. Acesso em: Setembro 2015.

BRANCO, Adriano; **Prefácio - Concessões de Rodovias – Mitos e Realidade**. São Paulo: 2ª edi-rev, 2005.

CASTRO, Newton; **A Privatização no Brasil: Privatização do Setor de Transportes no Brasil**. São Paulo: KB, 2000.

COELHO, Ludmar. **Infraestrutura das Rodovias no Brasil**. Disponível em: <<http://www.logisticadescomplicada.com/infra-estrutura-das-rodovias-no-brasil/>>. Acesso em: Março 2016.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE; **Infraestrutura Rodoviária do Brasil**. Disponível em : < <http://www.naganuma.com.br/artigos-publicados/51-jornal-a-gazeta-do-acre/156-infraestrutura-rodoviaria-do-brasil.html>>. Acesso em : Abril 2016.

CORDEIRO, Luciano; **Mais de 50 mil pessoas morrem por ano vítimas de acidente de trânsito**. Disponível em : < <http://g1.globo.com/pr/nortenoeste/noticia/2014/09/mais-de-50-mil-pessoas-morrem-por-ano-vitimas-de-acidente-de-transito.html>>. DIARIO DO VALE, p.25. Acesso em : Fevereiro 2016.

DOMINGOS, Roney; **Àpos 6 anos de queda, acidentes de transito fatais voltam a subir em SP** - Disponível em : < <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/04/apos-6-anos-de-queda-acidentes-de-transito-fatais-voltam-subir-em-sp.html>>. Acesso em : Fevereiro 2016.

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO E TRANSPORTE; **Impactos econômicos e ambientais decorrentes do estado de conservação das rodovias brasileiras;** Disponível em :

<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-20032008000300006>. Acesso em : Fevereiro 2016.

EMYGDIO, Luiz; **Direito Financeiro e Direito Tributario**. Rio de Janeiro: 15ª Edição, RENOVAR, 2001.

ESTADÃO; **Malha precária-** Disponível em :<<http://www.estadao.com.br/noticias/geral,malha-precaria,10000001392>>. Acesso em : Fevereiro 2016.

FEDERAÇÃO NACIONAL DO COMERCIO DE COMBUSTIVEIS E DE LUBRIFICANTES; **Uso improprio da Petrobras** - Disponível em :<<http://www.fecombustiveis.org.br/clipping/uso-improprio-da-petrobras/>>. Acesso em : Fevereiro 2016.

FRANÇA, Erica; **O que é o IPVA e para que serve**. Disponível em : <http://www.ehow.com.br/ipva-serve-info_128364/>. Acesso em : Janeiro 2016.

FREITAS, Tatiana; **Governo estuda concessões patrocinadas de rodovias** - Disponível em :<<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/11/1710286-governo-estuda-concessoes-patrocinadas-de-rodovias.shtml>>. Acesso em : Fevereiro 2016.

GOMES, Carlos Francisco Simões; **Gestão da Cadeia de Suprimentos – Integrada à tecnologia da informação**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2004.

GOMES, Luiz Flávio; **Mortes no trânsito: Brasil é o 4º do mundo**. Disponível em : <http://professorlfg.jusbrasil.com.br/artigos/113704460/mortes-no-transito-brasil-e-o-4-do-mundo> >. Acesso em : 22 de Maio 2015.

GRACHER, Keffin; **Pedagiometro**. Disponível em : < <http://pedagiometro.com.br/o-que-e/>>. Acesso em: Junho 2016.

GUIA TRC; **Legislação de Pesos e Dimensões** - Disponível em : < <http://www.guiadotrc.com.br/lei/qresumof.asp>>. Acesso em : Fevereiro 2016.

G1. Pouco mais de 10% das estradas brasileiras são asfaltadas. **Disponível em:** <<http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2014/04/pouco-mais-de-10-das-estradas-brasileiras-sao-asfaltadas.html>>. Acesso em: Março 2016.

HARADA, Kiyoshi; **Direito Financeiro e Tributário**. São Paulo: 16ª Edição, EDITORA ATLAS. 2007.

IBPT. **Estudo sobre os dias trabalhados para pagar tributos**. Disponível em : <<http://www.ibpt.com.br/img/uploads/novelty/estudo/2140/ESTUDODIASTRABALHAD OSEDCAO2015.pdf>>. Acesso em : Setembro 2015.

JARDIM, Eduardo Marcial Ferreira; **Manual de Direito Financeiro e Tributário**. São Paulo: 12ª Edição, SARAIVA 2011.

KARAM, Rejane; SHIMA, Walter Todahiro. **A Concessão de Rodovias Paranaenses: um serviço público sob a ótica do lucro**. Disponível em : <http://www.ipardes.gov.br/biblioteca/docs/rev_pr_113_rejane.pdf>. Acesso em : Setembro 2015.

LACERDA, Mariana; **Pneus que viram asfalto**. Disponível em : <<http://super.abril.com.br/ideias/pneus-que-viram-asfalto>>. Acesso em : Junho 2016.

MACEDO, Roberto. **Acidentes, mortes, congestionamentos e precariedade das rodovias também são reflexos da corrupção**. Disponível em: <<http://ferreiramacedo.jusbrasil.com.br/noticias/178888112/acidentes-mortes-congestionamentos-e-precariedade-das-rodovias-tambem-sao-reflexos-da-corrupcao>>. Acesso em: Março 2016.

MACHADO, Kal; **Concessões de Rodovias – Mitos e Realidade**. São Paulo: 2ª edi-rev, 2005.

MAZZONETTO, Caroline; **Infraestrutura Urbana - Transportes**. Disponível em : <<http://infraestruturaurbana.pini.com.br/solucoes-tecnicas/11/asfalto-borracha-a-adicao-de-po-de-borracha-extraido-de-245173-1.aspx>>. Acesso em : Junho 2016.

MATTOS, Aldo Dórea; **Concessão, PPP e PMI**. Disponível em : < <http://blogs.pini.com.br/posts/Engenharia-custos/concessao-ppp-e-pmi-356404-1.aspx>>. Acesso em : Junho 2016.

MENDONÇA, Cláudio; **Transporte rodoviário: Por que o Brasil depende tanto desse sistema** - Disponível em : < <http://educacao.uol.com.br/disciplinas/geografia/transporte-rodoviario-por-que-o-brasil-depende-tanto-desse-sistema.htm>>. Acesso em : Fevereiro 2016.

MOBILIZE; **Os custos econômicos do congestionamento**. Disponível em : < <http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/custos-do-congestionamento-em-sp.pdf>>. Acesso em : Fevereiro 2016.

MOREIRA, Ardilhes; **Frota de veículos cresce 119% em dez anos no Brasil, aponta Denatran**. Disponível em : < <http://g1.globo.com/carros/noticia/2011/02/frota-de-veiculos-cresce-119-em-dez-anos-no-brasil-aponta-denatran.html>>. G1, 2011. Acesso em : Agosto 2016.

ODA, Erico; MARQUES, Cicero; **Gestão das Funções**. São Paulo: 2ª Edição, IESDE Brasil. 2008.

PLANEJAMENTO; **Planejamento, Desenvolvimento e Gestão – O que é Receita?**. Disponível em : < <http://www.planejamento.gov.br/servicos/faq/orcamento-da-uniao/conceitos-sobre-orcamento/o-que-e-receita>>. Acesso em : Agosto 2016.

PORTAL BRASIL; **Brasil investiu R\$ 26,6 bi em infraestrutura de transporte em 2015**. Disponível em : <http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2016/05/brasil-investiu-r-26-6-bi-em-infraestrutura-de-transportes-em-2015>>. Acesso em : Agosto 2016.

PPP BRASIL; **Paraná publica PMI para concessão de trechos rodoviários**. Disponível em : < <http://pedagogometro.com.br/o-que-e/>>. Acesso em: Junho 2016.

PRESTEX; **Modais de transporte de carga no Brasil – Conheça os 5 principais**. Disponível em : < <http://www.prestex.com.br/blog/modais-de-transporte-de-carga-no-brasil-conheca-os-5-principais/>>. Acesso em : Dezembro 2015.

RESENDE, Paulo Tarso Vilela; SOUSA, Paulo Renato; SILVA, João Victor. **Análise do Modelo de Concessão Rodoviária no Brasil na Percepção dos Usuários.**

Disponível em : <

http://www.simpoi.fgvsp.br/arquivo/2011/artigos/E2011_T00102_PCN31195.pdf>.

Acesso em : Agosto 2015.

RUIZ, Jorge Ernesto Sánchez; **Privatização de estradas no Brasil: comentário sobre a viabilidade financeira.** Disponível em : <<http://www.rep.org.br/PDF/51-3.PDF>>.

Acesso em : Agosto 2015.

SARAIVA; **Fatores Ligados a Infraestrutura e Meio Ambiente.** Disponível em : <

http://www.viasseguras.com/os_acidentes/causas_de_acidentes/fator_infra_estrutura_e_meio_ambiente>.

Acesso em : Agosto 2015.

SENNA, Luiz Afonso dos Santos; MICHAEL, Fernando Dutra. **Rodovias auto-sustentadas: o desafio do século XXI.** São Paulo: CLA, 2007.

TASCA, Jocimar Antonio; **Temas do Direito Empresarial.** Disponível em : <

http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php/mnt/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=13953&revista_caderno=26>.

Acesso em : Maio 2016.

VIAS SEGURAS; **Estatísticas Nacionais de Acidentes de trânsito.** Disponível em : < http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais>.

Acesso em : Agosto 2016.