

Revista Contabilidade & Amazônia

ISSN: 2175-1722

SINOP/MT, v. 5, n. 1, art. 1, pp 1-17, Jan/Dez., 2012

Disponível em: <http://www.contabilidadeamazonia.com.br/>

AVALIAÇÃO DA IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA DE PEDÁGIO MT-449: 'Rodovia da Mudança'

Tiane Alves Rocha Gastardelo

Bacharel em Ciências Contábeis (UNEMAT)

e-mail: tianealvesrocha@gmail.com

Tangará da Serra/MT - Brasil

Laércio Juarez Melz

Mestre em Engenharia de Produção (UFSCAR)

Professor do Departamento de Ciências Contábeis da UNEMAT

e-mail: laercio@unemat.br

Tangará da Serra/MT – Brasil

Magno Alves Ribeiro

Mestre em Administração e Finanças (UNEX)

Professor do Departamento de Ciências Contábeis da UNEMAT

e-mail: magnoalves@unemat.br

Tangará da Serra/MT – Brasil

Cleiton Franco

Mestre em Economia (UFMT)

Professor do Departamento de Ciências Contábeis da UNEMAT

e-mail: cleitonfranco@unemat.br

Tangará da Serra/MT - Brasil

RESUMO

O governo de Mato Grosso licitou praças de pedágio a empresas privadas concedendo pedágio das rodovias por 20 anos. O objetivo geral da pesquisa é avaliar a implantação do pedágio na 'Rodovia da Mudança'. Adicionalmente realizou-se levantamento do contexto histórico que levou ao estabelecimento de parceria público privada para implantar o pedágio, os dados da obra, avaliação dos agentes chave e avaliação com base em dados secundários. Utilizou-se pesquisa descritiva, bibliográfica, estudo de caso, levantamento, qualitativos sobre o processo de implantação, quantitativos históricos sobre uso e faturamento da concessão, desde seu início até 2010 e Rapid Appraisal. A 'Rodovia da Mudança' gerou inúmeros benefícios à população de Tapurah e municípios da região. A redução do tempo de escoamento da produção reduziu cerca de 50%. Porém os dados mostram que a rodovia não foi a responsável pelo aumento da produção agrícola. O Governo do Estado fez a previsão da receita da praça de pedágio em 20 anos, com o custo de implantação e a previsão dos gastos de manutenção da rodovia não foi possível afirmar que a concessão seria atrativa para empresas em outros municípios produtores.

Palavras-chave: *Parceria Público Privada. Concessão. Gestão pública. Economia.*

1. INTRODUÇÃO

Mato Grosso é o 8º colocado no ranking de exportação no Brasil e o 2º em exportações do agronegócio, perdendo apenas para São Paulo (FIEMT, 2010). As condições das estradas influenciam diretamente nos custos de produção (BATALHA, 2007). O principal modal de transporte disponível em Mato Grosso é o rodoviário, sendo também o mais utilizado no Brasil. As condições das rodovias têm sido apontadas como ruins, sendo gargalos para todas as cadeias produtivas (MELZ, 2010, GONÇALVES; MARTINS, 2012).

O Governo de Mato Grosso tem buscado soluções para reduzir o gasto público com manutenção de rodovias. Nesse sentido, a exemplo de outros estados tem buscado privatizar a manutenção de rodovias. Para isso, tem utilizado do instrumento da concessão. Concessão é a autorização de exploração de serviço público dada à iniciativa privada. É formalizada por meio de contrato. Ambas as partes possuem direitos e obrigações contratuais. Normalmente, o prazo de concessão varia entre 20 e 30 anos. O contrato pode ser rompido quando uma das partes não cumpre suas obrigações. Segundo Kohama (2006), o concessionário deve sujeitar-se a certas obrigações impostas pelo Poder Público. Kohama (2006, p.4) afirma também que “o serviço apesar de concedido continua público, o poder concedente nunca se despoja do direito de explorá-lo direta ou indiretamente, [...] desde que o interesse coletivo assim o exija”. Diversos países no mundo utilizam distintos modelos de concessão. Desde àqueles que envolvem concessão total, até os contratos de concessão em que o ente privado atua em nome do governo, sendo por ele remunerado sem a cobrança de tarifas (LASTRAN, 2010, NABHAN, 2004, FREITAS, 2010, BRANDÃO; CURY, 2005).

No Brasil, em 1996 foi publicada a Lei nº 9.277/96, que possibilitou a União delegar suas rodovias por até vinte e cinco anos aos Estados, municípios e Distrito Federal para que eles pudessem incluí-las em seus programas de concessão (BRASIL, 2010d). Entre 1996 e 1998 foram assinados Convênios de Delegação com cinco estados: Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Paraná, Rio Grande do Sul e Santa Catarina (ANTT, 2010). A condição básica para concessão é o equilíbrio financeiro para prestador e consumidor. Rodovias de Goiás e Pará foram incluídas no programa, mas estudos mostraram ser trechos inviáveis para concessão (ANTT, 2010). Entenda-se que a concessão é diferente da privatização, pois, esta trata-se da venda dos bens públicos à iniciativa privada e aquela é simplesmente a cessão do direito de exploração.

O objetivo geral da pesquisa foi avaliar a implantação do pedágio na ‘Rodovia da Mudança’. Especificamente: a) apresentar o relato histórico com base nas entrevistas com agentes chave; b) apresentar os dados da obra; c) apresentar avaliação do pedágio e da rodovia por parte dos agentes chaves; d) apresentar avaliação com base em dados secundários.

O artigo divide-se em cinco partes. Além da introdução apresenta-se o referencial teórico com os conceitos parceria público privada de concessão, consórcio e pedágio. Além dos conceitos, também são apresentados os fundamentos legais e a viabilidade econômica, quando possível. Em seguida é apresentado o método da pesquisa. Logo após, os resultados. Os resultados foram estruturados em quatro partes de acordo com os objetivos específicos traçados para a pesquisa. Em seguida apresentam-se as considerações finais.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.2 Modalidades de Concessão

Parceria público privada (PPP) é uma modalidade de concessão. O setor privado pode cobrar tarifa dos usuários e receber subsídio do parceiro público, concessão patrocinada, ou ser pago integralmente pelo parceiro público, concessão administrativa (FÜHRER; MILARÉ, 2007). No Brasil, a parceria público privada é regida pela Lei Federal nº 11.079, de 30 de Dezembro de 2004 (BRASIL, 2010b). As modalidades de concessão são descritas na Lei nº 11.079/04, art. 2º como patrocinada, administrativa e concessão.

patrocinada – “§1º. Concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado” (BRASIL, 2010b, p. 1).

administrativa – “§2º. Concessão administrativa é o contrato de prestação de serviços de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens” (BRASIL, 2010b, p. 1).

concessão de serviços públicos ou obras públicas – “§3º. Não constitui parceria público-privada a concessão comum, assim entendida a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando não envolver contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado” (BRASIL, 2010b, p. 1).

A parceria público-privada não é criação do Brasil. Foi criada no Reino Unido, estando presente em quase todos os continentes. Desde a metade do século XIX, diversas parcerias vêm sendo feitas nesse modelo (GONZALEZ, 2010).

Diversos países no mundo utilizam distintos modelos de concessão. Desde aqueles que envolvem concessão total, até os contratos de concessão em que o ente privado atua em nome do governo, sendo por ele remunerado sem a cobrança de tarifas. Alguns modelos utilizados internacionalmente são: *régie intereddeé*, *affermage*, *design, build, finance and transfer (DBFOT)*, *build, operate, transfer (BOT)*, *build, transfer, operate (BTO)*, *build, own, operate (BOO)*, *buy, build, and operate (BBO)*, *lease, develop operate (LDO)*, *design, build, finance and operate (DBFO)* e *modernization, operate and transfer (MOT)*.

Na *Régie intereddeé* o contratado atua em nome do poder público, sendo por ele remunerado sem a cobrança de tarifas (LASTRAN, 2010). *Affermage* é quando o setor privado, sob contrato, não constrói novas rodovias. Sua responsabilidade é de operar, conservar e recolher as tarifas pagas pelos usuários. Uma porcentagem, ou parcela da receita é retida pela empresa, dentro dos padrões pré-estabelecidos em contrato, enquanto que o restante é repassado ao poder público (NABHAN, 2004);

Na modalidade *design, build, finance and transfer (DBFOT)* cabe ao particular projetar, construir, financiar e transferir à administração o resultado (FREITAS, 2010). *Build*,

operate, transfer (BOT) é quando o setor privado, sob contrato, constrói, conserva, opera e cobra tarifa dos usuários (NABHAN, 2004). Na *build, transfer, operate* (BTO) o setor privado constrói a rodovia e, ao final das obras, entrega o empreendimento ao Estado, que irá decidir se delega o direito de exploração para a mesma empresa que construiu, ou para outra empresa (NABHAN, 2004). A modalidade *build, own, operate* (BOO) caracteriza-se quando o parceiro constrói, explora e fica com a propriedade da obra (FREITAS, 2010). Na modalidade *buy, build, and operate* (BBO) o Estado vende para a iniciativa privada uma rodovia em operação, caracterizando também uma forma de privatização. O que difere o modelo BBO com o BOO, é que no primeiro o setor privado não é obrigado pelo setor público a promover a expansão e a operação da rodovia, que ficam a critério da empresa (NABHAN, 2004);

Lease, develop operate (LDO) é quando o Estado concede um ativo existente ao setor privado, exige a realização de melhorias e investimentos, em geral de recuperação, e firma um contrato de operação privada. Em alguns casos o modelo se mistura com o BOT, ficando o concessionário com a obrigação de construir novos trechos ou ampliar os existentes (LASTRAN, 2010). Na *design, build, finance and operate* (DBFO) cabe ao investidor-parceiro, o projeto, a construção, o financiamento e a exploração do objeto da parceria (FREITAS, 2010). Na *modernization, operate and transfer* (MOT) o Estado concede um ativo existente ao setor privado, exige a realização de melhorias e investimentos, em geral de recuperação e, firma um contrato de operação privada (BRANDÃO; CURY, 2005).

Concessão é a autorização de exploração de serviço público dada à iniciativa privada. É formalizada por meio de contrato. Ambas as partes possuem direitos e obrigações contratuais. Normalmente, o prazo de concessão varia entre 20 e 30 anos. O contrato pode ser rompido quando uma das partes não cumpre suas obrigações. Segundo Kohama (2006, p. 3):

A concessão de serviços é um procedimento pelo qual uma pessoa de direito público, denominada autoridade concedente, confia mediante delegação contratual a uma pessoa física ou jurídica, chamada concessionário, o encargo de explorar um serviço público. Em contrapartida, o concessionário deve sujeitar-se a certas obrigações impostas pelo Poder Público.

Kohama (2006, p. 4) afirma também que “o serviço apesar de concedido continua público, o poder concedente nunca se despoja do direito de explorá-lo direta ou indiretamente, [...] desde que o interesse coletivo assim o exija”.

A viabilidade financeira da concessão depende do custo de sua implantação e operação. A rentabilidade do negócio é que o tornará ou não atraente para a empresa privada. Para o governo há inúmeras vantagens, como a redução do custo de implantação e manutenção sem necessidade de utilizar receita pública, e garantia de serviço de qualidade à população (RIBEIRO, 2009, DI PIETRO, 1997).

Para Bilac (1995 apud DI PIETRO, 1997) a grande vantagem da concessão “era a de que, por meio dela, o Estado prestava um serviço público essencial sem que tivesse necessidade de intervir recursos do Tesouro e, sobretudo, sem correr os riscos econômicos de toda exploração industrial”. Indústria é composta por um conjunto de firmas que concorrem no mesmo mercado (KUPFER; HASENCLEVER, 2002). Risco Econômico significa a possibilidade de ter prejuízo com a atividade (CALDEIRA, 2010).

As concessões de serviços públicos ou de obras públicas são regidas pelo art. 175 da Constituição Federal, pela Lei 8.987/1995, e pelas cláusulas dos contratos (BRASIL, 2010c).

No ano de 1990 foi criado o Programa Nacional de Desestatização (PND). Um dos objetivos do PND era garantir mais transparência ao processo de privatização. Foi, também, a partir do PND que se permitiu entrada de capital estrangeiro em empresas concessionadas (SAURIN; PEREIRA, 2010).

No governo de Fernando Henrique Cardoso, o PND tornou-se parte integrante do governo, que objetivou melhor qualidade nos serviços prestados à sociedade (LASTRAN, 2010). Os objetivos do Programa Nacional de Desestatização (Lei Federal nº 9.491, de 09/9/97) na busca da modernização da economia brasileira, foi:

Permitir a mudança do papel do Estado, concentrando suas ações e recursos, sabidamente escassos, nas áreas sociais;
reduzir a dívida pública auxiliando no ajuste fiscal;
permitir a retomada dos investimentos nas empresas e atividades desestatizadas com recursos de seus novos proprietários;
estimular a competição no mercado, contribuindo para o aumento da qualidade dos bens e serviços ofertados à população;
fortalecer o mercado acionário com maior pulverização do capital.

Os consórcios públicos são parcerias formadas por duas ou mais esferas de governo para a realização de projetos de desenvolvimento regional, em qualquer área, visando qualidade dos serviços prestados à população. Em 2009, havia centenas de consórcios já funcionando no país (BRASIL, 2010a).

Os consórcios já eram previstos na Constituição de 1937, porém, faltava a regulamentação da legislação. O consórcio público é regido pela Lei nº 11.107, de 6 de Abril de 2005. O processo de evolução legal levou aproximadamente sete anos até a lei entrar em vigor. O motivo da lei era garantir regras claras e segurança jurídica para os consórcios que já estavam em funcionamento e estimular a formação de novas parcerias (BRASIL, 2010a).

A concessão rodoviária no Brasil iniciou em 1995 com cinco trechos pedagiados diretamente pelo Ministério dos Transportes, totalizando 858,6 km de rodovias federais (ANTT, 2010). Em 1996 foi publicada a Lei nº 9.277/96, que possibilitou a União delegar suas rodovias por até vinte e cinco anos aos estados, municípios e Distrito Federal para que eles pudessem incluí-las em seus programas de concessão (BRASIL, 2010d). Entre 1996 e 1998 foram assinados Convênios de Delegação com cinco estados: Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Paraná, Rio Grande do Sul e Santa Catarina (ANTT, 2010). A condição básica para concessão é o equilíbrio financeiro para prestador e consumidor. Rodovias de Goiás e Pará foram incluídas no programa, mas estudos mostraram ser trechos inviáveis para concessão (ANTT, 2010).

2.2 Pedágio

O pedágio pode se apresentar como taxa cobrada diretamente pelo Poder Público ou mediante a delegação da exploração aos entes concessionários, que são privados. O primeiro está sujeito ao regime tributário e só pode ser instituído mediante lei segundo o princípio da legalidade. De acordo com Ribeiro (2009, p. 21) “na Administração Pública não há liberdade nem vontade pessoal. Enquanto ao administrador particular é lícito fazer tudo que a lei não proíbe, ao administrador público só é permitido fazer o que a lei autoriza”. O segundo acontece através de concessão, sendo exigido processo de licitação (SHIH, 2010).

A concessão de rodovias à iniciativa privada implica custos do mesmo modo que qualquer empreendimento; alguns custos como securitização e tributos incidentes sobre a concessão não seriam necessários se o pedagiamento fosse gerenciado pelo poder público. O valor da tarifa está diretamente ligado aos custos de implantação e manutenção, porém depende ainda do fluxo de veículos que trafegam (KARAM, 2005).

A concessão rodoviária é regida por lei e contrato. O poder concedente precisa de garantias de que a concessionária irá cumprir com suas inúmeras obrigações (KARAM, 2005).

Existem diversas modalidades de cobertura de seguro, desde seguro de garantia de obrigações contratuais até seguro de danos materiais. O seguro feito pela concessionária

ampara ambos os lados garantindo o cumprimento do contrato e cobrindo possíveis perdas de capital (KARAM, 2005).

A concessionária paga tributos pela exploração comercial do pedágio. Caso a concessionária tenha perfil administrativo e contratar uma terceira empresa para execução das obras principais, sofrerá incidência ainda maior pelas obras (KARAM, 2005).

Em se tratando de financiamento para a execução de obras, encontra-se entre os principais bancos o BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, é ele que garante desde 1970 recurso financeiro para o setor rodoviário. Os empréstimos possibilitam condições favoráveis para o desenvolvimento de regiões de baixa renda no país, mas ainda que o governo busque incentivos à categoria, por menor que seja a taxa de juros, ela ainda implica aumento de custos (KARAM, 2005).

Para iniciar a exploração do pedágio são necessários investimentos em estrutura física e operacional, que compreende pavimentação das pistas, cabines de cobrança, mão de obra para operacionalização, entre outros (KARAM, 2005).

Buscando compensação aos usuários são oferecidos serviços adicionais, serviços mecânicos, banheiros e assistência médica em caso de acidentes. Benefícios não oferecidos em rodovias públicas e que geram mais custos às concessionárias (KARAM, 2005).

O Governo do Estado de Mato Grosso, em parceria com os produtores rurais, iniciou o programa Estradeiro. O programa Estradeiro consiste no compartilhamento de responsabilidades e custos entre Governo do Estado e associação de produtores rurais. Através desse programa o Governo planeja recuperar as rodovias asfaltadas e pavimentar outras rodovias do estado (SECOM, 2010).

As associações e prefeituras têm a responsabilidade de arcar com parte dos custos de terraplenagem, obras de arte correntes, sub-base, base e recuperação Ambiental. O Governo do Estado arca com projeto executivo, licenças ambientais, 50% do óleo diesel, supervisão e fiscalização, capa asfáltica, drenagem superficial e obras complementares (SINFRA, 2010).

Em Mato Grosso, entre 2003 e 2005, foram realizados aproximadamente 50 convênios para pavimentação, totalizando 2053 km. Esses convênios foram celebrados entre Governo do Estado, Prefeituras e produtores rurais (SINFRA, 2010).

A cobrança de pedágio em Mato Grosso foi inicialmente mencionada na mensagem 79/06 do Governo do Estado. De acordo com a mensagem quem passar pelas rodovias asfaltadas em regime de consórcio passará a pagar pedágio (CARNEIRO, 2010).

Em 28 de dezembro de 2006 foi promulgada a Lei nº 8.620, que institui a cobrança de pedágio nas rodovias estaduais. A finalidade do pedágio é a arrecadação de recursos para manutenção das rodovias, melhoramento e adequação da capacidade (MATO GROSSO, 2010a).

Quatro rodovias beneficiadas pela parceria do governo e associação de produtores rurais estão com pedágios em funcionamento, são elas: MT-242 Sorriso-Ipiranga, MT-242 Sorriso-Nova Ubiratã, MT-449 Lucas do Rio Verde-Tapurah e MT-235 Nova Mutum-Trivelato (AGENCIA T1, 2010).

A receita adquirida através do pedágio vai para uma conta do governo do estado e logo após é repassada para as associações para o pagamento das despesas de pessoal, manutenção, sinalização e segurança (AGENCIA T1, 2010).

O governo do estado realizou processo licitatório para repassar as praças de pedágio às empresas privadas. As empresas privadas deverão assumir as rodovias por 20 anos. O Aumento nas tarifas foi previsto para 2010, os reajustes variam de 11% à 57% (AGENCIA T1, 2010).

3. MÉTODO

O método empregado foi o estudo de caso simples descritivo (YIN, 1994). O caso foi denominado ‘Rodovia da Mudança’ e buscou-se detalhar os procedimentos utilizados na implantação do pedágio em 2003 até 2010. A ‘Rodovia da Mudança’ abrange quatro rodovias, MT 449, MT 010, MT 484 e MT 338, beneficiando moradores e produtores da região. Gil (2002) afirma que o estudo de caso “é caracterizado pelo estudo profundo e exaustivo de um ou poucos objetos, de maneira a permitir seu conhecimento amplo e detalhado”. Os instrumentos utilizados foram entrevistas, observações, documentos e dados secundários.

As entrevistas com os associados da ‘Rodovia da Mudança’ para conhecer a opinião deles sobre a implantação de pedágio em Mato Grosso. Gil (2002) define que tipo de pesquisa “caracterizam-se pela interrogação direta das pessoas, cujo comportamento se deseja conhecer”. Em alguns trechos dos resultados optou-se por utilizar as expressões dos entrevistados na forma de citação direta. A observação foi realizada diretamente no trecho da rodovia que vai de Lucas do Rio Verde a Tapurah. Os documentos foram obtidos junto à empresa concessionária e órgãos estaduais. Teve-se acesso ao convênio original bem como relatórios de custo da obra e faturamento do pedágio. Gil (2002) afirma que pesquisa na documental “vale-se de materiais que ainda não receberam um tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetivos da pesquisa”. Os dados secundários foram obtidos no site do IBGE para fazer comparações de crescimento econômico antes e após a implantação da rodovia e do pedágio, servindo para confirmar a relevância da rodovia para a região.

A pesquisa foi realizada com a metodologia *Rapid Appraisal* (RA). A RA se mostra extremamente relevante quando se trata de percepções, preocupações, avaliações e atitudes. Para utilizar a RA de maneira satisfatória, o pesquisador deve conhecer profundamente o objeto de estudo. Assim a RA pode preencher as lacunas deixadas na pesquisa teórica. O método de RA utilizado foi “agentes chave”. Os Agentes chave selecionados foram: associações, produtores, analistas do setor, agentes do governo, etc. A RA é muito utilizada por ser rápida e de baixo custo, entrevistar e fazer a observação em datas diferentes seria inviável (SILVA; SOUZA FILHO, 2007). Os autores afirmam que o número mínimo de entrevistados seria de 5, acrescentando-se entrevistas quando as respostas forem divergentes. Neste estudo foram entrevistados seis agentes-chave, pois não houve discordância nas respostas.

4. RESULTADOS

4.1 Histórico da Implantação

Lucas do Rio Verde e Tapurah têm economia voltada para o agronegócio. O transporte sempre foi uma das maiores dificuldades dos produtores da região. Com a estrada não pavimentada, era impossível fazer a previsão do tempo de transporte nos períodos chuvosos.

Com o preço da soja em alta, o governo municipal de Lucas do Rio Verde e Tapurah pensando em solucionar o problema, convidou os produtores rurais e o Governo Estadual para uma parceria público privada (PPP). Todos acharam a ideia tão boa que aceitaram imediatamente. O Sr. Gilmar Oliveira Pinto foi quem organizou a coleta das contribuições dos produtores. Em uma das primeiras reuniões, cada produtor desembolsou mil reais para as despesas iniciais do processo.

Apesar do consórcio já estar previsto na constituição de 1937, ele só foi regulamentado em 2005 pela Lei nº 11.107. Em função de ser um processo novo para todos, houve algumas dificuldades na elaboração do projeto. A princípio o órgão responsável pela elaboração do projeto foi a Secretaria de Estado de Infraestrutura (SINFRA), porém a

burocracia da obra no setor público tornava o processo lento. Os produtores tinham pressa. Mandaram uma carta para o governador relatando a situação e foram autorizados a contratar uma empreiteira.

Os produtores constituíram uma associação denominada ‘Associação dos Beneficiários da Rodovia da Mudança’. A associação recebeu capacitação técnica para realizar a parte que lhe cabia na obra o mais rápido possível e com segurança de que a obra seria finalizada. Fizeram seu próprio pregão para contratar a empreiteira e, diferentemente do poder público, tiveram o privilégio de escolher não só a empresa com menor preço, mas também a que executaria a obra com maior rapidez e qualidade.

As obras começaram antes da arrecadação do dinheiro. A cidade estava tomada por máquinas, e os produtores a frente da associação tinham apenas a ‘coragem no peito’. O governo estadual estava contribuindo com grande parte da obra. Porém para tal coragem era preciso confiança nos governantes.

Os produtores consideraram a negociação rápida. No dia 17 de fevereiro de 2003 os produtores fizeram a primeira reunião para definir a diretoria da associação e em dezembro do mesmo ano 50km da rodovia já estavam asfaltados.

A contribuição das propriedades que estavam no eixo das rodovias integrantes no convênio foi de 3 sacos de soja por hectare. À medida que a propriedade se afastava da rodovia o valor ia decrescendo, pois o produtor mais distante também a utilizava. Essa contribuição poderia chegar até a meio saco ou uma contribuição espontânea, como foi o caso do comércio.

Nem todos os produtores contribuíram, provavelmente por não acreditar que a Associação teria êxito. Conforme os relatos, houve produtor que emitiu cheque de sessenta mil reais na primeira reunião. Também houve um comerciante, que ainda não tinha sido sensibilizado, depositou cento e vinte mil reais na conta da Associação.

Para facilitar na arrecadação da contribuição, também para que cada um tivesse sua contribuição investida em sua região, a obra foi dividida em cinco partes: Tapurah – 17km; Eldorado – 15km; Groslândia – 30km; Itambiquara – 20km; Lucas do Rio Verde – 20km. Assim os produtores contribuíram com o asfalto construído em sua região. As obras da rodovia foram concluídas em 2005. Dia 01 de dezembro de 2006 a praça de pedágio começou a funcionar.

Os produtores e empresários, que contribuíram com capital, receberam um cartão no valor da contribuição para utilizar no pedágio sem prazo determinado de validade. Aos produtores que não utilizam o pedágio podem vender seus créditos para produtores que utilizam com maior frequência. Assim eles têm retorno do capital investido. Os produtores e comerciantes que não contribuíram pagam pedágio normalmente.

4.2 Dados da Obra

A ‘Rodovia da Mudança’ foi construída em parceria com o Governo do Estado, Prefeituras e produtores rurais, regulamentada através de convênio, caracterizando uma Parceria Público Privada (PPP). Após o término da construção, o governo passou em forma de concessão a exploração do pedágio à Associação dos Beneficiários da Rodovia da Mudança.

Diversos países do mundo utilizam distintos modelos de concessão. A ‘Rodovia da Mudança’ se enquadra como *Lease, Develop, Operate* (LDO). Assim como as outras regiões do Brasil, o poder público concede um ativo existente ao setor privado, e dele exige melhorias e investimentos. Também pode ser enquadrada como *Build, Operate, Transfer* (BOT). Nesta modalidade o setor privado constrói e conserva, opera e cobra tarifa dos usuários. Portanto a concessão brasileira é uma mesclagem entre as duas, pois muitas vezes o setor privado amplia as rodovias (LASTRAN, 2010, NABHAN, 2004).

Através de pesquisa documental constatou-se que a construção dos primeiros 96 km da rodovia, trecho ligando Lucas do Rio Verde - Tapurah custaram R\$ 29.218.947,74. A construção do trecho de 26 km ligando o município de Tapurah ao distrito de Ana terra, custou R\$ 7.154.003,08. No trecho do distrito de Itambiquara - entroncamento com a MT 484 - foi realizada construção de 25,2 km, com investimento de R\$ 5.447.511,00 (MATO GROSSO, 2012b). O custo da obra se aproximou de R\$ 41.820.461,82. Os dados de 1 km de obra não foram localizados nesta pesquisa.

A partir de entrevista com representantes da Administradora atual do pedágio, constatou-se que os gastos com manutenção da rodovia em 2011 foram de R\$ 2.645.040,00. Os dados dos anos anteriores não estavam disponíveis. Considerando o valor de um ano, multiplicando por 20, que é o número de anos da concessão, obteve-se previsão para gastos com manutenção de R\$ 52.900.800,00 (Tabela 1). Através de pesquisa documental verificou-se que no contrato de concessão com a atual Administradora o Governo do Estado estimou uma receita de R\$ 138.129.594,56.

Tabela 1 – Simulação do lucro bruto com a “Rodovia da Mudança” no período total de concessão

Receitas e gastos	Valor	%
Previsão de faturamento	R\$ 138.129.594,56	100,0%
Valor da associação	R\$ 20.910.230,91	15,1%
Previsão de manutenção	R\$ 52.900.800,00	38,3%
Lucro Bruto	R\$ 64.318.563,65	46,6%

Fonte: dados da pesquisa.

A pesquisa documental permitiu fazer a previsão da viabilidade da concessão da rodovia para a ‘Associação da Rodovia da Mudança’. Foi dividido o custo da obra igualmente entre Governo do Estado e Associação, o custo para cada entidade foi de R\$ 20.910.230,91. Considerando que a Associação tenha feito o investimento de R\$ 20.910.230,91, somando os gastos previstos de manutenção R\$ 52.900.800,00, os gastos totais da praça de pedágio da ‘Rodovia da Mudança’ para a Associação seria R\$ 73.811.030,91 em 20 anos de concessão. Subtraindo os gastos previstos, da arrecadação estimada a Associação teria nesses 20 anos uma receita de aproximadamente R\$ 64.318.563,65, representando 46,6% da previsão de faturamento para os outros gastos da praça de pedágio e investimentos (Tabela 1).

4.3 Avaliação dos Agentes-Chave

Buscou-se fazer avaliação qualitativa com todas as esferas envolvidas no projeto para confrontar e saber se houve benefícios ou não. O principal objetivo do convênio foi pavimentação asfáltica de qualidade. Utilizando a escala de 1 a 10, todos classificaram (o convênio) como ótimo, atribuindo notas entre 9 e 10. Os produtores da região tinham como grande vilão da produção o transporte. A pavimentação da rodovia possibilitou escoamento de produção com rapidez e segurança. Para o Governo do Estado significou diminuição da demanda por infraestrutura, aumento da capacidade de investimento em outras rodovias e, conseqüentemente, beneficiar muito mais municípios.

Os entrevistados foram questionados sobre redução do valor do frete e tempo de transporte. O tempo de transporte em período de seca foi reduzido em 50%. Os caminhões levavam de 2 a 3h para fazer o percurso Lucas do Rio Verde – Tapurah, 96 km. Com a pavimentação passaram a percorrer em 1 hora e 20 minutos. Na percepção dos produtores o valor do frete teve pequena redução, aproximadamente 2,5%. Considerando que 50% do custo do frete é óleo diesel, com o tempo de frete reduzido em 50%, o custo do transporte também seria reduzido, porém essa redução do custo não pôde ser mensurada sem uma avaliação específica. Segundo (BARTHOLOMEU; CAIXETA FILHO 2008), uma pesquisa sobre os

benefícios econômicos de uma rodovia bem conservada os resultados apontaram uma redução de 7,8% no consumo médio de combustível e 18,7% no gasto com manutenção dos veículos.

Quanto aos acidentes, todos os entrevistados foram unânimes em dizer que o número aumentou. A entrevista com o Secretário Adjunto de Transporte de Mato Grosso, na época do convênio, permitiu esclarecer que isso acontece porque a rodovia foi projetada para ser segura na velocidade diretriz de Mato Grosso, 80km/h. Velocidade diretriz é a velocidade máxima que um veículo pode manter em condições normais, para estar em segurança (DNIT, 2012). Segundo o entrevistado, o asfalto sempre tem maior número de acidentes que estradas de terra. Isso ocorre por imprudência dos motoristas, mesmo melhorando as curvas, as pessoas continuariam sofrendo acidente em velocidade maior. A melhor opção para o estado é sinalizar bem as rodovias, assim os motoristas sabem que devem ter cuidado. Em observação no local percebeu-se que há sinalização na estrada.

A manutenção dos veículos na opinião dos produtores foi reduzida em aproximadamente 10%. Porém, tratados separadamente, alguns itens podem ser mais facilmente mensurados. Por exemplo, os pneus têm desgaste 50% maior em estradas de terra que em estradas pavimentadas. Também não há mais quebras causadas por atoleiros.

Mato Grosso é um estado em crescimento, e o aumento da malha viária é apenas a ponta do iceberg em termos de necessidades. A manutenção das rodovias é outro grande problema. O pedágio foi implantado em dezembro de 2006. Na percepção dos envolvidos o pedágio foi vantajoso. Os produtores e comerciantes que contribuíram diretamente na construção da rodovia receberam o cartão para passar na praça de pedágio. A praça de pedágio da 'Rodovia da Mudança' gera receita para manter a rodovia em boas condições, desonerando o estado e possibilitando o escoamento da produção.

O nível de satisfação com os resultados alcançados a partir da implantação do pedágio gira em torno de 86%. Os produtores entrevistados afirmaram que a manutenção e sinalização da rodovia piora conforme se distancia da praça de pedágio em direção à Tapurah. Outros reclamam da cobrança de pedágio, porém, os produtores afirmaram ser possível fazer o trajeto por estrada de terra, os motoristas podem optar.

O convênio trouxe inúmeras vantagens para o produtor e morador de Tapurah. Fazer uma viagem a Lucas do Rio Verde ficou muito mais confortável, com sol ou chuva, as pessoas sabem que chegam em, aproximadamente, 1 hora e 20 minutos, em uma média de 72 km/h. Segundo os entrevistados, os moradores de Tapurah podem visitar suas famílias em Lucas do Rio Verde com maior frequência, ou até mesmo ir estudar na cidade vizinha. Isso não era possível antes da pavimentação asfáltica.

Segundo os entrevistados em Tapurah, os imóveis nesta cidade eram negociados, antes da rodovia, por aproximadamente 100, 150 sacas de soja/hectare, com a pavimentação passaram a ser negociadas entre 700 e 1.000 sacas/hectare, em média o mesmo valor que as terras de Lucas do Rio Verde. A valorização fica entre 366% considerando a variação de 150 para 700 sacas, até o máximo de 900% considerando a variação de 100 para 1.000 sacas de soja/hectare. Essa valorização fez com que os pequenos produtores do município vendessem suas propriedades para grandes produtores e comprassem terras em lugares menos valorizados na região. Em Lucas do Rio Verde o impacto foi menor, pois, já existia rodovia para escoamento da produção.

Os entrevistados, que contribuíram diretamente para a construção da rodovia, citaram as vantagens e desvantagens da construção da rodovia em forma de PPP e do pedágio. O acesso ao ensino superior em Lucas do Rio Verde e a facilidade de acesso ao comércio em outras cidades foram as maiores vantagens para os moradores do município de Tapurah, e região. Com a implantação da rodovia, os estudantes puderam trabalhar durante o dia, e no fim da tarde ir para a faculdade tendo a certeza de chegar no horário certo. Isso não era possível no período de chuvas por causa de atoleiros. No período de seca o problema era a

poeira. Diferente de outras regiões, o clima de Mato Grosso é dividido em dois períodos bem definidos, chuva e seca, por isso as dificuldades apontadas. Para os moradores e produtores de Tapurah ficou mais fácil ir a Lucas do Rio Verde fazer compras, aumentando assim o número de opções. Para os comerciantes do município esse aumento de competitividade aparece como desvantagens, pois passaram a concorrer com o município vizinho (Quadro 1).

A agilidade de locomoção entre os municípios, a certeza de chegar ao destino, segundo os entrevistados, são responsáveis pela melhoria da qualidade de vida dos moradores destes municípios. Os moradores da área de influência da rodovia podem sair com maior facilidade para um dia de lazer com familiares moradores de outros municípios da região. A diminuição do tempo de percurso entre Tapurah e Lucas do Rio Verde, permitiu que os produtores passassem mais tempo com a família, pois eles conseguiram resolver com maior rapidez questões de trabalho. A boa conservação da rodovia diminuiu o custo de manutenção dos veículos. Como os produtores investiram capital na rodovia, eles tiveram maior conscientização para conservação da rodovia, e acabaram se tornando fiscalizadores. É um sentimento diferente. Os produtores sentem que a rodovia é deles também. A rodovia também valoriza as terras da região, e traz desenvolvimento econômico para os municípios de área de influência da rodovia, pois com a facilidade de acesso mais pessoas se interessaram pela região (Quadro 1).

Quadro 1 – Vantagens e desvantagens da ‘Rodovia da Mudança’

Vantagens	Desvantagens
Acesso ao ensino superior em Lucas do Rio Verde	Aumento no nº de acidentes
Conscientização da população para conservação da rodovia	Tempo de espera na balança
Desenvolvimento econômico dos municípios na área de influência da rodovia	Aumento da concorrência do comércio entre os municípios
Facilidade de acesso comércio de outras cidades	Manutenção concentrada próxima a praça de Pedágio
Agilidade de locomoção entre os municípios	Multas por excesso de peso
Maior capacidade de investimento do Estado	
Boa conservação da rodovia	
Melhoria da qualidade de vida	
Redução dos custos de transporte	
Certeza de chegar ao destino	
Boa sinalização	
Valorização de terras	

Fonte: dados da pesquisa

A praça de pedágio tem a vantagem de possuir uma receita para manutenção direta da rodovia. Funcionários fazem o percurso todos os dias para verificar a sinalização e o estado de conservação da pavimentação. A boa sinalização é uma vantagem, tem como função alertar os motoristas dos riscos da rodovia. Porém o asfalto permite uma velocidade maior que a estrada de terra. Nas curvas foi possível observar a sinalização que mostra velocidades máximas de 60 km/h ou 40 km/h. Com maior velocidade nas curvas ocorre o aumento do número de acidentes por imprudência. Outra desvantagem citada pelos entrevistados foi a concentração de manutenção próximo a praça.

Entre as desvantagens foi citada a balança de fiscalização de peso dos caminhões. Os entrevistados apontaram aumento no tempo de espera para pesagem, e ainda, de multas por excesso de peso. Essa resposta, todavia, parece tendenciosa. O asfalto tem um limite de peso que pode suportar, acima disso, as estradas deterioram muito rápido, por isso a necessidade de fiscalização. Caminhões rodando dentro do limite de peso geram menos gasto de manutenção das estradas. No período da pesquisa a balança estava desativada, pois, é preciso um funcionário da Sinfra e da polícia rodoviária estadual para fiscalização e aplicação de multas. O que não havia no momento (Quadro 1). Para o Estado a vantagem é a desoneração.

Retirando a obrigação financeira ou parte dela do estado é possível o investimento em outras rodovias.

Os produtores foram unânimes em afirmar que a PPP e o pedágio são alternativas viáveis para os outros municípios de Mato Grosso. O pedágio é uma forma de desonerar o governo e manter um nível elevado de qualidade nas estradas de Mato Grosso. Porém, foi possível constatar por meio das entrevistas que o pecuarista não tem o mesmo poder econômico que o sojicultor. Seu rendimento é muito menor e o retorno é a longo prazo. Nessa ótica, nem todos os municípios de Mato Grosso teriam condições de financiar parte de uma obra tão onerosa. Municípios com base econômica na pecuária teriam maior dificuldade.

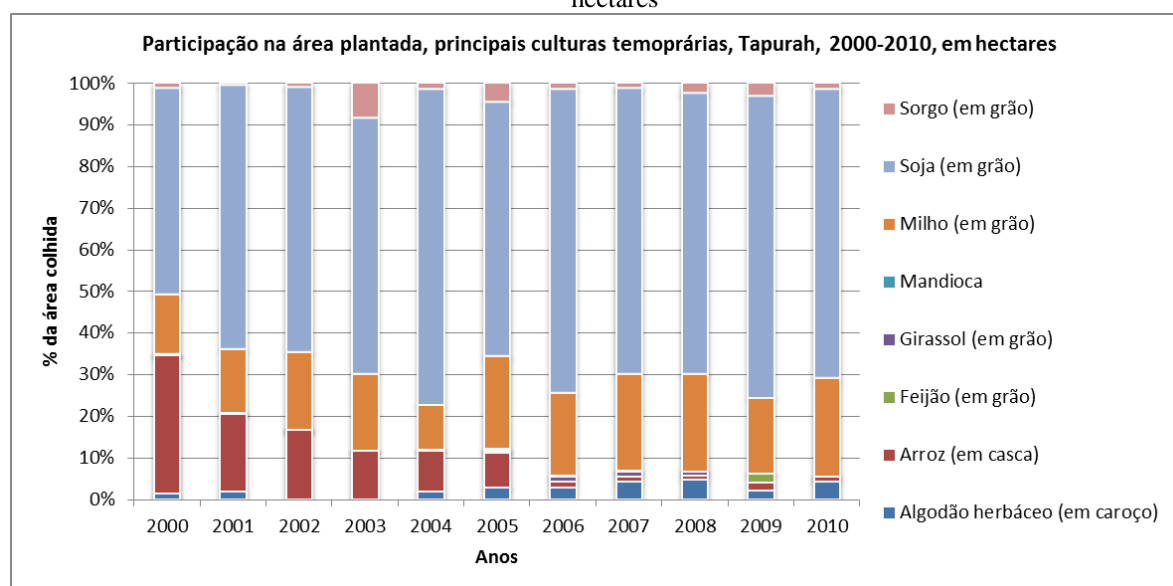
4.4 Avaliação do Desenvolvimento Econômico

Os dados primários colhidos pelas entrevistas sinalizam como positiva a implantação do pedágio, contudo o ponto de vista econômico, proveniente de dados secundários, pode auxiliar na avaliação. Os dados foram analisados considerando o período de 2000 a 2010, pois, a ‘Rodovia da Mudança’ foi construída entre 2003 e 2005.

A média de preço da saca de soja em Mato Grosso passou de R\$ 15,17 em janeiro de 2000, para R\$31,52 no mesmo período de 2003 (Tabela 2). Esse aumento no preço fez com que a produção do Mato Grosso tivesse forte alavancagem. Muitos produtores em Tapurah passaram a investir em soja. O arroz, que era a segunda maior cultura do município, perdeu espaço e a produção de soja aumentou 209%, enquanto no restante de Mato Grosso a média foi de 48% (Figura 2).

A alta produção da região despertou interesse do Governo do Estado na parceria com os produtores e, em 2003, os produtores e governo formaram convênio da ‘Rodovia da Mudança’. O preço da saca de soja estava bom e a produção crescia continuamente. Porém os dados evidenciam que ao contrário do que, acreditava, não houve aumento de produção após a implantação da ‘Rodovia da Mudança’. O alto valor agregado da soja é que possibilitou a implantação da rodovia, enquanto a rodovia não causou aumento da produção. O auge do preço da saca de soja em Mato Grosso foi em abril de 2004 R\$ 43,07, no mesmo período de 2005 a saca era vendida a R\$ 25,22. Essa queda no preço fez com que a produção em Tapurah caísse de 719.808 toneladas, para 332.640 toneladas, uma redução de 53,79% (Tabela 2).

Figura 2 – Participação na área plantada, principais culturas temporárias, Tapurah, 2000-2010, em hectares



Fonte: IBGE (2012)

No entanto a produção de Mato Grosso teve crescimento contínuo, passou de 8.774.470 de toneladas em 2000, para 18.787.783 de toneladas em 2010, um aumento de 114,12%. A participação na produção de soja de Mato Grosso caiu tanto em Lucas do Rio Verde quanto em Tapurah entre 2000 e 2010, evidenciando a desconcentração de produção entre os municípios de Mato Grosso (Tabela 3).

Tabela 2 – Preço médio da soja em Mato Grosso, jan. 2000 a jul. 2009 em reais

ANO	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL
2000	15,17	15	13,95	14,26	14,54	13,59	12,89
2001	15,79	13,95	13,65	13,88	14,58	16,69	21,36
2002	19,59	17,34	16,32	16,81	19,41	22,39	26,4
2003	31,52	31,03	29,04	26,71	26,15	28,68	29,05
2004	37,57	34,51	40,36	43,07	40,39	36,8	30,99
2005	26,69	22,3	27,14	25,22	23,99	24,58	24,4
2006	22,16	18,91	17,47	17,12	17,99	20,44	20,47
2007	23,64	24,14	23,25	22,55	23,33	24,06	25,23
2008	36,65	38,48	37,16	35,42	36,57	41,27	41,81
2009	37,88	36,54	35,6	38,62	40,87	41,02	38,37
ANO	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	MÉDIA	
2000	12,94	13,76	14,05	14,78	16,51	14,29	
2001	21,83	22,43	21,88	21,6	20,53	18,18	
2002	28,69	32,75	35,74	35,06	36,24	25,56	
2003	29,92	32,56	39,14	41,14	38,44	31,95	
2004	29,94	30,23	29,78	28,57	28,07	34,19	
2005	23,58	22,73	22,25	21,96	22,09	23,91	
2006	20,11	19,74	21,73	25,41	25,49	20,59	
2007	28,28	31,3	31,67	33,99	35,41	27,24	
2008	36,04	36,91	35,45	35,68	34,79	37,19	
2009						38,41	

Fonte: AGRIANUAL (2010)

Tabela 3 – Participação dos municípios de Lucas do Rio Verde e Tapurah na produção de soja de Mato Grosso, 2000 a 2010, em %

Mato Grosso/Municípios	Lucas do Rio Verde	Tapurah – MT
2000	6,02	2,57
2001	5,84	4,32
2002	4,9	4,88
2003	5,38	5,37
2004	3,64	4,96
2005	4,19	1,87
2006	4,39	1,84
2007	4,08	2,22
2008	4,26	2,14
2009	3,92	1,95
2010	4,03	1,98

Fonte: IBGE (2012)

A instalação da Sadia em Lucas do Rio Verde possibilitou que a pecuária de Tapurah passasse a ter maior representatividade econômica. A produção de frangos passou de 12.544 cabeças em 2000 para 1.828.557 em 2010. A produção de suínos aumentou de 10.811 cabeças em 2000, para 366.172 em 2010. Segundo os entrevistado o aumento da produtividade ocorreu também porque a rodovia já estava asfaltada, pois os animais não resistiriam as condições de transporte das estradas de terra. A ‘Rodovia da Mudança’, não foi a única responsável pelo aumento da produção, mas aumentou a competitividade dos produtos de Tapurah (Tabela 4).

Em 2004, o valor adicionado (VA) da agropecuária teve seu mais elevado índice de crescimento, 454% em relação a 2000. O VA da agropecuária em 2005 foi apenas 74% maior que em 2000, queda representativa na produção, considerando o ano anterior. Isso ocorreu devido ao aumento excepcional da produção agrícola em 2004 em função da alta da soja. Tapurah finalizou 2009 com um VA da agropecuária 165% maior que em 2000. Em 2009, o VA adicionado de serviços cresceu 317% em relação a 2000, mostrando que mesmo com a facilidade de transporte a Lucas do Rio Verde, a prestação de serviço do o município vem crescendo. O VA que mais cresceu em Tapurah foi o de impostos, 406% no período. Esse crescimento é consequência do desenvolvimento do município nos últimos anos (Tabela 4).

Tabela 4 – Produto Interno Bruto de Tapurah, 2000 a 2009, em reais

PIB – em reais	VA agropecuária	VA indústria	VA serviços	Impostos	PIB correntes
2000	69.767	5.911	23.665	4.107	103.450
2001	101.924	4.593	31.488	5.613	143.617
2002	162.951	4.917	44.264	8.675	220.807
2003	252.562	6.428	58.308	9.925	327.223
2004	387.105	10.192	71.987	21.818	491.102
2005	121.953	9.314	57.276	13.619	202.163
2006	74.553	8.329	51.258	10.056	144.197
2007	129.509	11.714	72.495	14.587	228.304
2008	196.776	16.318	96.812	21.420	331.326
2009	185.295	16.735	98.615	20.783	321.427

Fonte: IBGE (2012)

A influência da ‘Rodovia da Mudança’ para o município de Lucas do Rio Verde foi basicamente para o transporte de sua produção agropecuária, que já era desenvolvida. O crescimento no VA da agropecuária não teve grandes picos, finalizando 2009 com um crescimento de 159% em relação a 2000 (Tabela 5).

Tabela 5 – Produto Interno Bruto de Lucas do Rio Verde, 2000 a 2009, em reais

PIB – em reais	VA agropecuária	VA indústria	VA. serviços	Impostos	PIB correntes
2000	143.944	13.27	112.95	30.570	300.316
2001	120.371	14.593	124.701	31.769	291.434
2002	162.031	24.425	177.234	49.129	412.818
2003	277.089	36.917	266.449	73.148	653.603
2004	305.204	67.764	286.207	94.388	753.563
2005	261.815	53.070	305.485	88.391	708.762
2006	174.466	56.628	333.757	95.345	660.195
2007	303.749	80.948	516.504	144.728	1.045.929
2008	421.540	239.450	798.551	225.109	1.684.650
2009	373.953	297.151	882.222	256.462	1.809.788

Fonte: IBGE (2012)

O VA da indústria foi o que mais se destacou, provavelmente devido a implantação da Sadia no município, finalizando 2009 com um crescimento de 2149% em relação a 2000. O VA de serviços e impostos cresceram continuamente finalizando 2009 com um crescimento de 683% e 738% respectivamente (Tabela5).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados da pesquisa apontaram que a PPP é vantajosa tanto para os produtores quanto para o governo. Os produtores recebem retorno financeiro em forma de isenção do pagamento de pedágio, além de escoarem a produção com maior facilidade e agilidade, diminuindo perdas de produção e gastos com manutenção dos veículos. O Governo do Estado economiza proporcionalmente ao percentual estabelecido na PPP, no caso da 'Rodovia da Mudança' 50%, maximiza o poder de manutenção em outras rodovias e resolve o problema da malha viária.

O conforto é um benefício que a população de Tapurah e municípios vizinhos percebem. A facilidade de locomoção permite que o município de Lucas do Rio Verde se torne uma alternativa para atividades não encontradas em suas cidades, exemplo ensino superior.

Os dados não mostram grande influência da rodovia na produtividade da região, porém o aumento de algumas atividades em Tapurah como a avicultura e suinocultura, segundo os entrevistados, só foi possível a partir da implantação da rodovia, pois os animais não suportariam as condições de transporte em estradas não pavimentadas.

As reduções de custo de transporte e manutenção dos veículos foram avaliadas como representativas pelos agentes-chave. Sugere-se uma pesquisa para a mensuração desses dados.

O Governo do Estado fez a previsão da receita da praça de pedágio da rodovia para 20 anos, com o custo de implantação e a previsão dos gastos de manutenção da rodovia, porém não foi possível afirmar que a concessão seria atrativa para empresas em outros municípios produtores. Mas se o objetivo do pedágio é o benefício social, o Estado poderia assumir sua administração e assim a receita seria suficiente para manter as rodovias em boas condições de conservação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGRIANUAL. *Anuário da agricultura brasileira*. São Paulo: AGRAFNP, 2010.

ANTT, Agência Nacional de Transportes Terrestres. *Concessão de rodovias*. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/concessaorod/apresentacaorod.asp>>. Acesso em: 19 set. 2010.

BARTHOLOMEU, D. B. & CAIXETA FILHO, J. V. *Impactos econômicos e ambientais decorrentes do estado de conservação das rodovias brasileiras: um estudo de caso*. Disponível em: <<http://log.esalq.usp.br/home/uploadfiles/arquivo2386.pdf>>. Acesso em: 30 abr. 2012.

BATALHA, M. O. (org). *Gestão agroindustrial*. São Paulo: Atlas, 2007.

BRANDÃO, L. E. T. & CURY, M. V. Q. *Avaliação da viabilidade econômica da concessão e análise dos riscos e incertezas do tráfego da BR-163, com o uso da teoria das opções reais*. Disponível em: <<http://www.iag.puc-rio.br/~brandao/Pesquisa/Analise%20Viabilidade%20BR%20163%20Opcoes%20Reais.pdf>>. Acesso em: 15 set. 2010.

BRASIL. Presidência da República. *Consórcios públicos*. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/sri/consorcios/consorcios.htm>>. Acesso em 19 set. 2010a.

_____. _____. *Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004: Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública*. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Lei/L11079.htm>. Acesso em 22 set. 2010b.

_____. _____. *Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995*: dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8987cons.htm>. Acesso em: 19 set. 2010c.

_____. _____. *Lei nº 9.277/96, de 10 de maio de 1996*: Autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9277.htm>. Acesso em 21 set. 2010d.

CALDEIRA, J. *Alavanca económica e financeira*. Disponível em: <<http://www.iapmei.pt/iapmei-art-03.php?id=597>>. Acesso em: 19 set. 2010.

CARNEIRO, S.. *MT terá pedágio em estradas asfaltadas*. Disponível em: <http://www.al.mt.gov.br/V2008/ViewConteudo.asp?no_codigo=13595>. Acesso em: 27 set. 2010.

DI PIETRO, M. S. Z.. *Parcerias na administração pública: concessão, permissão, franquia, terceirização e outras formas*. 2ª ed. São Paulo: Atlas, 1997.

DNIT, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. *Convênio 0056/2007 – Processo 002829/2007-31*: elaborar diretrizes técnicas e parâmetros operacionais para que o DNIT execute projetos de monitoramento de tráfego na Malha Rodoviária Federal. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/convenios-com-a-ufsc/convenio-00562007-p1-f3-produto-5.pdf>>. Acesso em: 08 maio 2012.

FIEMT, Federação das Indústrias no Estado de Mato Grosso. *Estatísticas e análise das exportações de MT - julho 2010*. Disponível em: <http://www.fiemt.com.br/ns/mostra_arquivo.php?arquivo=629>. Acesso em: 27 set. 2010.

FREITAS, C. D. M. *O contrato de concessão nas parcerias público-privadas*. Disponível em: <<http://www.ruizalonso.com.br/miolo.asp?fs=menu&seq=413&gid=401>>. Acesso em: 15 set. 2010.

FÜHRER, M. C. A. & MILARÉ, E. *Manual de direito público e privado*. 16ª ed. São Paulo, Editora Revista dos Tribunais, 2007.

GIL, A. C. *Técnicas de Pesquisa em economia e elaboração de monografias*. 4ª ed. São Paulo, Editora Atlas, 2002.

GONÇALVES, J. M. F. & MARTINS, G. *Raio X da produção, investimento e participação dos modais de transporte*. Disponível em: <http://www.brasilengenharia.com.br/ed/591/Eng_Transporte_I.pdf>. Acesso em: 08 maio 2012.

GONZALEZ, A. G. *Parceria público-privada: apontamentos gerais*. Disponível em: <<http://www.advogado.adv.br/artigos/2005/andresgarciagonzalez/parceria.htm>>. Acesso em 19 set. 2010.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Sistema IBGE de recuperação automática - SIDRA*. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 07 abr. 2012.

KARAM, R. *A concessão de rodovias paranaenses sob a ótica da regulação*. 2005. 159 f. Dissertação (Desenvolvimento Econômico) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2005.

KOHAMA, H. *Contabilidade pública teoria e prática*. 10ª ed. São Paulo: Atlas, 2006.

KUPFER, D. & HASECLEVAR, L. *Economia industrial: fundamentos teóricos e práticas no Brasil*.

LASTRAN, Laboratório de Sistemas de Transportes. *Concessão de rodovias no Rio Grande do Sul: análise das razões de sua implantação, da visão dos usuários, do custo-benefício e de seu impacto econômico*. Disponível em: <<http://www.producao.ufrgs.br/arquivos/arquivos/concessao.pdf>>. Acesso em: 15 set. 2010.

MATO GROSSO. Governo do Estado. *Lei nº 8.620, de 28 de dezembro de 2006*. Disponível em: <<http://app1.sefaz.mt.gov.br/sistema/legislacao/legislacaotribut.nsf/07fa81bed2760c6b84256710004d3940/6528b2530f82b0cd0425725900524480?OpenDocument>>. Acesso em: 27 set. 2010a.

_____. Governo Transparente. Disponível em: <<http://governotransparente.mt.gov.br/>>. Acesso em 05 maio 2012b.

MELZ, L. J. *Competitividade da cadeia produtiva de frango em Mato Grosso: avaliação dos segmentos de avicultura e processamento*. São Carlos: UFSCar, 2010.

NABHAN, F. M. *Principais riscos envolvidos na decisão de investimentos em concessões rodoviárias no Brasil*. Disponível em: <http://www.realestate.pcc.usp.br/arquivos%20PDF/Mono_Fernando_Nabhan.pdf>. Acesso em: 15 set. 2010.

REGO, R. L. P. *A importância dos consórcios públicos para o desenvolvimento regional*. Disponível em: <www.aprece.org.br/.../CONSORCIOSPUBLICOS_59561156775825.ppt>. Acesso em 19 set. 2010.

RIBEIRO, M. A. *Contabilidade pública municipal básica*. Tangará da Serra: UNEMAT, 2009. Mimeo.

SAURIN, V. & PEREIRA, B. A. D. *O programa nacional de desestatização: aspectos relevantes da política de privatização*. Disponível em: <www.periodicos.ufsc.br/index.php/adm/article/download/7986/7374>. Acesso em 19 set. 2010.

SECOM, Secretaria de Comunicação Social. *Pedágio começa a funcionar em rodovias estaduais*. Disponível em: <<http://www.secom.mt.gov.br/ng2/conteudo.php?sid=13&cid=28802&parent=46>>. Acesso em: 27 set. 2010.

SHIH, F. L. *Era do pedágio: a universalização da cobrança, seus benefícios, críticas e a inevitável prática mundial*. Disponível em: <<http://revistavisaojuridica.uol.com.br/advogados-leis-jurisprudencia/48/artigo175468-1.asp>>. Acesso em 19 set. 2010.

SINFRA, Secretaria de Estado de Infra Estrutura. *Consórcios rodoviários uma parceria com produtores para pavimentação de rodovias*. Disponível em <<http://www.sinfra.mt.gov.br/TNX/index2.php?sid=20>>. Acesso em: 27 set. 2010.

_____. Secretaria de Infra estrutura de Mato Grosso. *Pavimentação de rodovias em parceria com associações de produtores*. Disponível em: <<http://www.sinfra.mt.gov.br/storage/webdisco/2010/03/24/outros/42b1e89b1c1bab66b2a06bfcb669724.pdf>>. Acesso em: 14 maio 2012.

SILVA, C. A. & SOUZA FILHO, H. M. *Guidelines for rapid appraisals of agrifood chain performance in developing countries*. Roma: FAO, 2007. Disponível em: <[ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/010/a1475e/a1475e00.pdf](http://ftp.fao.org/docrep/fao/010/a1475e/a1475e00.pdf)>. Acesso em: 06 abr. 2012.