

# Transporte por Rodovias: uma Análise sobre a Contribuição da Artesp na Gestão das Rodovias no Estado de São Paulo

Everton Ferreira de Oliveira  
everton10001@hotmail.com  
UNINOVE

Roberto Zambon Pereira  
roberto.zambon@uol.com.br  
UNINOVE

**Resumo:** O presente estudo objetivou apresentar a contribuição da Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) na regulação e fiscalização de rodovias concedidas com foco na competitividade econômica do Estado. Utilizou-se a abordagem de pesquisa qualitativa e de caráter exploratório-descritiva, a técnica de levantamento de dados baseada em pesquisas de livros, artigos, periódicos, documentos e sites oficiais, assim como a técnica de análise documental para análise dos dados pesquisados. Os resultados apontam que a gestão da ARTESP contribui de forma economicamente competitiva para o Estado, pois tem produzido efeitos positivos na captação e alocação de recursos, tornando o modelo de gestão do transporte por rodovias autossustentável, com ganhos de competitividade no cenário nacional, mesmo considerando o comparativo de estudo entre 2012 e 2013 pelo qual se evidencia de um modo geral, uma piora na situação qualitativa das rodovias brasileiras. Sugerem-se, ainda, estudos futuros que avaliem a infraestrutura rodoviária no sentido de fomentar e acompanhar a evolução das situações das rodovias no país com foco na competitividade entre Estados.

**Palavras Chave:** Regulação - Fiscalização - Transporte Público - ARTESP - Competitividade

## 1. INTRODUÇÃO

Com a globalização mundial da economia, que em linhas gerais, é caracterizada pelo desenvolvimento tecnológico, pela expansão dos processos produtivos, bem como pela universalização da informação, observe-se que o cenário mundial vem passando por uma transformação radical jamais vista. Desse modo, à medida que a rapidez com que as relações internacionais entre países se intensificam, em contrapartida, exige-se da máquina administrativa do Estado urgentes transformações estruturais no sentido de suportar essa nova transformação.

Nos Estados Unidos e na Inglaterra, os movimentos de privatização e de desregulação ocorreram entre 1970 e 1980 e, nesse período iniciou-se a abertura à iniciativa privada no sentido de explorar as atividades essenciais, tais como telecomunicações e transportes aéreos, que até àquele momento, eram conservadas para o setor público por meio de regime de concessão. A justificativa para adoção desse novo modelo reconhecia a insuficiência do Estado em priorizar seus recursos para o financiamento de obras necessárias para o desenvolvimento de tais atividades vis a vis suas demandas sociais indelegáveis, tais como educação, saúde e segurança pública, bem como suas limitações como empreendedor.

O Brasil, seguindo o modelo regulatório desenvolvido pelos Estados Unidos e Inglaterra, a partir dos anos 1990, adota uma concepção neoliberal e iniciam-se os movimentos de privatização e de desregulação no país (SANTOS, 2009). Para Pires e Piccinini (1999) os objetivos de uma missão regulatória, implicam em:

[...] buscar a eficiência econômica, garantindo o serviço ao menor custo para o usuário; evitar o abuso do poder de monopólio, assegurando a menor diferença entre preços e custos, de forma compatível com os níveis desejados de qualidade do serviço; assegurar o serviço universal; assegurar a qualidade do serviço prestado; estabelecer canais para atender a reclamações dos usuários ou consumidores sobre a prestação dos serviços; estimular a inovação; identificar oportunidades de novos serviços, remover obstáculos e promover políticas de incentivo à inovação; assegurar a padronização tecnológica e a compatibilidade entre equipamentos; e garantir a segurança e proteger o meio ambiente (PIRES; PICCININI, 1999, p.4).

Observe-se que o Estado conservou para si o papel de regulação e de fiscalização, por meio de agências reguladoras e, os novos agentes passaram a se encarregar do cumprimento das atividades a elas delegadas e, mediante remuneração adequada, a inclusão de aporte de recursos necessários. No Brasil, entre os anos de 1997 a 2005, surgem as Agências Federais: ANEEL (Agência Nacional de Energia Elétrica), ANATEL (Agência Nacional de Telecomunicações), ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis), ANA (Agência Nacional de Águas), ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), conforme quadro 1.

**Quadro 1. Relação das Agências Federais ligadas a Infraestrutura**

<b>AGÊNCIAS REGULADORAS FEDERAIS</b>			
<b>AGÊNCIA</b>	<b>SIGLA</b>	<b>LEI DE CRIAÇÃO</b>	<b>VINCULADO AO</b>
Agência Nacional de Energia Elétrica	<b>ANAEL</b>	Lei nº 9427 de 27/12/1996	Ministério das Minas e Energia
Agência Nacional de Telecomunicações	<b>ANATEL</b>	Lei nº 9472 de 16/07/1997	Ministério das Comunicações
Agência Nacional do Petróleo	<b>ANP</b>	Lei nº 9.478 de 06/08/1997	Ministério das Minas e Energia
Agência Nacional de Águas	<b>ANA</b>	Lei nº 9.984 de 17/07/2000	Ministério do Meio Ambiente
Agência Nacional de Transportes Aquaviários	<b>ANTAQ</b>	Lei nº 10.233 de 05/06/2001	Ministério dos Transportes
Agência Nacional de Transporte Terrestre	<b>ANTT</b>	Lei nº 10.233 de 05/06/2001	Ministério dos Transportes
Agência Nacional de Aviação civil	<b>ANAC</b>	Lei nº 11.182 de 27/09/2005	Ministério da Defesa

Fonte: Elaborado pelos autores

Complementarmente, surgem também no Estado de São Paulo, a ARTESP (Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo) e a ARSESP (Agência Reguladora de Saneamento e Energia do Estado de São Paulo), que trazem a missão dos objetivos regulatórios para a infraestrutura, conforme apresentado no quadro 2. Ressalte-se que, dentre todas essas agências citadas, este estudo tem como foco de investigação em seu objeto de estudo apenas a ARTESP.

**Quadro 2. Relação das Agências Estaduais ligadas a Infraestrutura**

<b>AGÊNCIAS REGULADORAS ESTADUAIS DE SP</b>			
<b>AGÊNCIA</b>	<b>SIGLA</b>	<b>LEI DE CRIAÇÃO</b>	<b>VINCULADO À</b>
Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo	<b>ARTESP</b>	Lei Complementar nº 914 de 14/01/2002	Secretaria de Logística e Transportes de SP.
Agência Reguladora de Saneamento e Energia do Estado de São Paulo	<b>ARSESP</b>	Lei Complementar 1.025, de 07/12/2007, e foi regulamentada pelo Decreto 52.455, de 07/12/2007	Secretaria de Energia de SP.

Fonte: Elaborado pelos autores

Partindo de uma abordagem sobre a infraestrutura de rodovias e, considerando que se trata de um fator indispensável para o desenvolvimento econômico e social, já que no segmento de transporte público desenvolvem-se atividades que repercutem efeitos em toda a cadeia produtiva. Um estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) a partir da extensão da malha rodoviária brasileira, envolvendo rodovias públicas e concedidas, apresenta um cálculo do valor investido por quilômetro (IPEA, 2012). Note-se que, em ambas as gestões o investimento por quilômetro se elevou, já que os valores investidos cresceram de forma mais rápida que a extensão das malhas rodoviárias, contudo nos últimos oito anos, o investimento por quilômetro nas rodovias concedidas sempre foi superior ao valor aplicado nas rodovias públicas.

De 2003 a 2011, o valor investido por quilômetro nas rodovias concedidas passou de R\$ 160 mil/km para R\$ 254 mil/km, ou seja, houve um aumento de 59% (IPEA, 2012). Considerando o mesmo período, esse valor nas estradas públicas federais passou de R\$ 25 mil/km para R\$ 177 mil/km, ou seja, houve um incremento de 608%, todavia o estudo também revela que o principal motivo desses resultados é a diferença na extensão das malhas.

A malha rodoviária concedida (incluindo estradas federais e estaduais) representa 15.234 quilômetros e as estradas federais públicas totalizam 57.157 quilômetros. Portanto,

mesmo que o investimento público em rodovias seja maior que o privado (em valores absolutos) quando o dividimos pelas extensões das respectivas malhas apresenta-se uma situação inversa (IPEA, 2012).

Quanto ao Estado de São Paulo, o mesmo ocupa uma área de 248.808,8 quilômetros quadrados, sendo pouco maior que o Reino Unido. Tem uma população de aproximadamente 40 milhões de habitantes distribuídos em 645 municípios (PORTALSP, 2014). Quanto às rodovias do Estado, de acordo com a Confederação Nacional do Transporte (CNT), perfazem aproximadamente 35 mil quilômetros (km) de extensão, estão entre as melhores e mais modernas do país.

Cerca de 81% das principais rodovias pavimentadas que cortam o Estado são consideradas em condições ótimas ou boas, conforme estudo realizado em 2012 (INVESTE SP, 2014). A infraestrutura de apoio que envolve as rodovias no Estado é apresentada na Figura 1.

**Figura 1. Infraestrutura de Apoio - Rodovias do Estado de São Paulo**



Fonte: FIESP (2014)

Em linhas gerais, neste estudo apresentam-se dados de avaliação das rodovias brasileiras, com foco no Estado de São Paulo, agregando os principais resultados da pesquisa Companhia Nacional de Transporte (CNT), tendo como objetivo responder se a gestão da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) contribui de forma competitiva para o desenvolvimento econômico da comunidade paulista. Ao apresentar os dados de desempenho da ARTESP e, avaliando o resultado de sua gestão e benefícios decorrentes, se constitui um debate sobre a relevância das Agências Reguladoras criadas no contexto do novo modelo do Estado Brasileiro. Ainda, ao se discutir esse modelo de Estado, se apresentam também dados que podem contribuir para a percepção sobre a efetividade do processo de privatização desencadeado nos anos 1990, sem a pretensão de se esgotar o assunto.

## **2. ASPECTOS METODOLÓGICOS**

Utilizou-se neste artigo, a abordagem de pesquisa qualitativa e de caráter exploratório-descritiva (MOREIRA, 2002; TRIVIÑOS, 1987; GIL, 1999), a técnica de levantamento de dados baseada em pesquisas de livros, artigos, periódicos, documentos e sites oficiais,

conforme sugere Severino (2010) e Vergara (2011). Adotou-se como técnica de análise de dados a análise documental, conforme proposta de Ludke e André (1986).

Note-se que, este estudo é de natureza qualitativa e de caráter exploratório-descritiva, uma vez que, apresenta as contribuições da Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) na regulação e fiscalização de rodovias concedidas com foco na competitividade econômica do Estado de São Paulo. Ressalte-se, ainda, que a pesquisa é considerada exploratório-descritiva, quando se deseja proporcionar uma visão geral de determinado fato; em geral esse tipo de pesquisa é utilizado quando o tema escolhido é pouco explorado, conforme Gil (1999).

Para Moreira (2002), as características básicas da abordagem qualitativa podem ser sumarizadas em seis itens, mesmo não havendo a pretensão de esgotá-las. Para ele, a pesquisa qualitativa deve incluir: a interpretação como foco e o interesse é no processo e não no resultado, uma vez que, segue-se uma orientação que objetiva entender a situação em análise; e o reconhecimento de que há uma influência da pesquisa sobre a situação, admitindo-se que o pesquisador também sofre influência da situação de pesquisa.

Conforme já enfatizava Triviños (1987, p. 130), podem ser indicadas outras características para a pesquisa qualitativa similares às apresentadas por Moreira: “a pesquisa qualitativa é descritiva; os pesquisadores qualitativos estão preocupados com o processo e não simplesmente com os resultados; os pesquisadores qualitativos tendem a analisar seus dados indutivamente; e o significado é a preocupação essencial na abordagem qualitativa”. Ressalte-se que, as indicações de características da pesquisa qualitativa argumentadas por ambos os autores são complementares, haja vista a própria similaridade existente entre elas e, por esse motivo, justifica-se o uso dessa abordagem neste estudo.

No que concerne à pesquisa descritiva, deve ser utilizada quando se almeja descrever as características de uma população, fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis, conforme proposta deste estudo. Desse modo, justifica-se a escolha da pesquisa descritiva neste estudo, pois se pretendeu propiciar uma visão geral do cenário de regulação e fiscalização de rodovias brasileiras, contudo enfatizando as contribuições da Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) na regulação e fiscalização de rodovias concedidas com foco na competitividade econômica do Estado de São Paulo.

No que tange aos procedimentos técnicos escolhidos neste estudo, a pesquisa bibliográfica caracteriza-se pela leitura, análise e interpretação de livros, periódicos, documentos, imagens, manuscritos, e, atualmente, por artigos disponibilizados na Internet e informações disponibilizadas nos sites das empresas. Já a pesquisa documental é caracterizada quando elaborada com base em materiais que não receberam tratamento analítico, conforme Severino (2010). Recomenda-se que, o conjunto dos materiais coletados sejam submetidos a uma triagem, a partir da qual é possível estabelecer um plano de leitura. Trata-se de uma leitura atenta e sistemática, acompanhada de anotações e fichamentos que, eventualmente, são utilizados no processo de confecção da fundamentação teórica do estudo, de acordo com Vergara (2011).

Em linha, a pesquisa bibliográfica tem por objetivo conhecer as diferentes contribuições científicas disponíveis sobre determinado tema, de acordo com Severino (2010). Conforme afirma Vergara (2011), ela oferece suporte a todas as fases de qualquer tipo de pesquisa, uma vez que auxilia na definição do problema, na determinação dos objetivos, na construção de hipóteses, bem como na fundamentação da justificativa da escolha do tema e na elaboração do relatório final, justificando por sua vez, a adoção desse procedimento neste estudo.

Observe-se que, a análise documental corresponde a uma técnica de análise de dados relevante na pesquisa qualitativa, seja complementando informações obtidas por outras técnicas, ou mesmo desvendando novos aspectos acerca de uma temática ou problemática. (LUDKE; ANDRÉ, 1986). Nota-se, ainda, que a análise documental utiliza-se de materiais que não receberam tratamento analítico, fundamentando-se, portanto, a adoção dessa técnica neste estudo.

### **3. AGÊNCIAS REGULADORAS E SEUS PAPÉIS NO CONTEXTO DO NOVO MODELO DE ESTADO BRASILEIRO**

Em primeiro lugar, cumpre destacar que o marco institucional de uma atividade reguladora independente objetiva fundamentalmente despolitizar e racionalizar o exercício da atividade econômica, ou seja, separação ‘regulador-Governo’. Desse modo, o modelo regulatório de Estado visa à realização de valores de solidariedade social com a manutenção da democracia e da liberdade, de acordo com Moreira (1997).

A Regulação Econômica pode ser conceituada como “o estabelecimento e a implementação de regras para a atividade econômica, destinadas a garantir o seu funcionamento equilibrado, de acordo com determinados objetivos públicos” (MOREIRA, 1997, p. 15). De acordo com Salomão Filho (2001, p.31), a regulação é toda forma de organização da atividade econômica por meio do Estado, seja a intervenção por meio da concessão de serviço público ou o exercício do poder de polícia.

Para Sundfeld (2000, p.17), a regulação pode ser definida como “característica de certo modelo econômico, no qual o Estado não assume diretamente o exercício de atividade empresarial, mas intervém enfaticamente no mercado utilizando instrumentos de autoridade”. Levando-se em consideração o contexto do novo modelo de Estado brasileiro, depreende-se que o Estado reservou para si a função de regulação e de fiscalização, por meio de agências reguladoras, enquanto os novos agentes se incumbiram da execução das atividades delegadas, inclusive o aporte de recursos necessários, mediante remuneração adequada.

Recorde-se que, as agências reguladoras foram criadas para fiscalizar a prestação de serviços públicos praticados pela iniciativa privada. Além de controlar a qualidade na prestação do serviço, elas também estabelecem regras para o setor. Atualmente, existem dez agências reguladoras, implantadas entre dezembro de 1996 e setembro de 2001, contudo nem todas realizam atividades de fiscalização.

#### **3.1. MODELO DE GESTÃO E DESAFIOS DA ARTESP**

A ARTESP foi instituída como autarquia em regime especial, com autonomia orçamentária, financeira, técnica, funcional, administrativa e com poder de polícia, consoante Lei Complementar nº 914, de 14/01/2002, tendo como finalidade a regulação e a fiscalização de todas as modalidades de serviços públicos de transporte autorizados, permitidos ou concedidos a entidades de direito privado no Estado de São Paulo, sendo regulamentada por meio do Decreto 46.708, de 22/04/2012. Essa autarquia tem como Missão, Visão e Valores, de acordo com sua *homepage*:

Missão: Promover e garantir a prestação de serviços de transporte de excelência, seguro e sustentável, compatível com as necessidades coletivas. Visão: Ser reconhecida como referência de Agência Reguladora, capaz de assegurar a excelência dos serviços de transporte. Valores: Ética, transparência, Responsabilidade Social, Autonomia e Inovação (ARTESP, 2014).

A gestão da ARTESP no Estado é apresentada na figura 2 e suas principais atribuições são:

(i) implementar a política estadual de transportes; (ii) exercer poder regulador; (iii) elaborar modelos de concessões, permissões e autorizações; (iv) garantir a prestação de serviços adequados; (v) zelar pela preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e estimular a melhoria da prestação dos serviços públicos de transporte (ARTESP, 2014).

**Figura 2. Ilustração do Modelo de Gestão da ARTESP**



Fonte: ARTESP (2014)

Um dos principais desafios da ARTESP é fazer cumprir o Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo, implementado em 1997, que tem por finalidade suprir os investimentos necessários para a infraestrutura rodoviária do Estado (ARTESP, 2014). Na primeira etapa do Programa, iniciada em 1997, o regime escolhido foi o de concessão por um prazo de vinte anos, e, no final desse período, a malha rodoviária retornaria ao poder Estado com os investimentos feitos pelo particular.

Assim, a concessionária seria responsável pelo cumprimento integral dos contratos, pela totalidade dos investimentos e recursos necessários a sua fiel execução, sendo remunerada por meio de cobrança de pedágios. Na primeira fase do programa de concessão, que teve seu início em 1997, o regime seletivo foi o de concessão por prazo certo de 20 anos. Ao final desse prazo a malha rodoviária concedida voltará ao poder do Estado com todos os investimentos feitos pelas empresas particulares (ARTESP, 2014).

A malha rodoviária estadual concedida nessa primeira fase totalizaram 3.600 quilômetros, divididos entre 12 empresas privadas, por meio de processo licitatório e envolveu 170 municípios e uma população de aproximadamente 20 milhões de pessoas, cerca de 54% da população do Estado (ARTESP, 2014).

Na segunda etapa do programa teve início em 2008, com a publicação dos editais do Trecho Oeste do Rodoanel Mário Covas e de mais cinco lotes rodoviários: Corredores D. Pedro I, Raposo Tavares, Marechal Rondon Oeste, Marechal Rondon Leste e Ayrton Senna/Carvalho Pinto.

Nessa referida etapa, adotou-se o modelo de concessão onerosa pelo prazo de 30 anos, prevendo outorgas fixas que somaram R\$ 5,5 bilhões para as concessionárias que passaram a explorar esses trechos ao longo do período. O Relatório Anual da Entidade, relativo ao ano de 2010, informa que em dezembro daquele ano encerrou a licitação dos Trechos Sul e Leste do Rodoanel ARTESP (2014).

Ainda, segundo a ARTESP, nessa 2ª fase, R\$ 8,2 bilhões já se assegurou que serão investidos ao longo de 1,7 mil quilômetros de rodovias e, R\$ 14,7 bilhões estão sendo investidos em serviços operacionais na malha sob concessão, além da manutenção de 917 quilômetros de estradas vicinais. Os recursos investidos desde maio/1998 até setembro/2013 são apresentados na tabela 1:

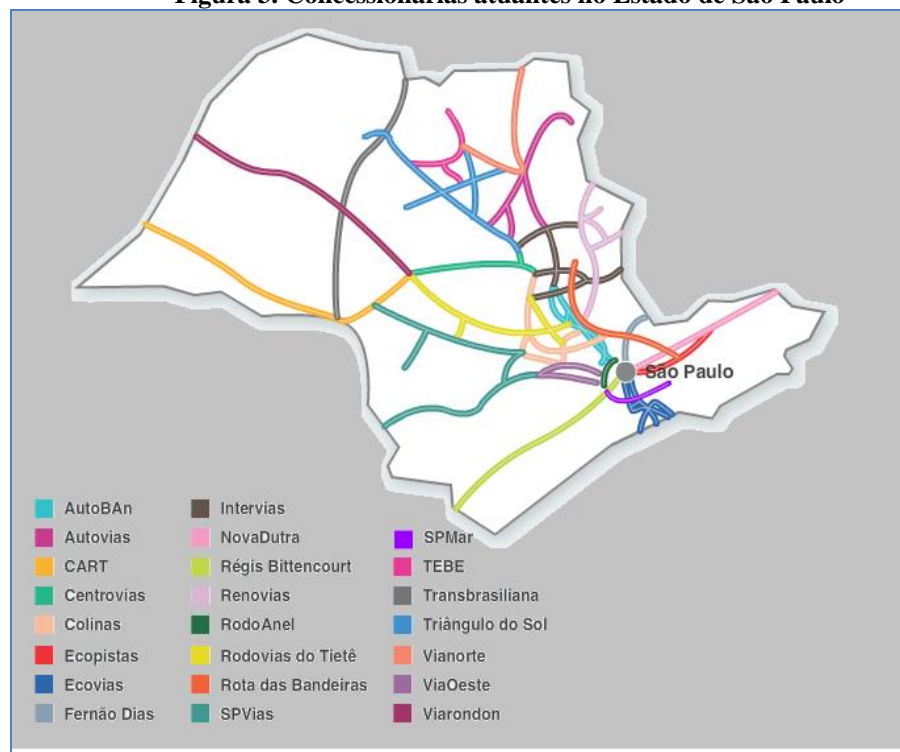
**Tabela 1. Recursos investidos no período de Maio/1998 a Set/2013**

<b>Recursos</b>	<b>Em bilhões de Reais (R\$)</b>
Investimentos	26,9
Despesas Operacionais	23,9
Ônus Fixo	4,9
Ônus Variável	1,3
<b>Total</b>	<b>56,85</b>

Fonte: Adaptado de ARTESP (2014)

De acordo com a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR (2014), há 23 concessionárias atuantes no Estado de São Paulo, conforme mostra figura 3.

**Figura 3. Concessionárias atuantes no Estado de São Paulo**



Fonte: ABCR (2014)



Ressalte-se que, atualmente no Brasil, o ineditismo da atividade regulatória tem dificultado o acesso a uma informação de qualidade, pois a divulgação dos dados de desempenho é, em sua grande maioria, feita diretamente do produtor da informação, inexistindo ainda a devida auditoria externa que permita sua melhor avaliação e confiabilidade. Por esse motivo, adotou-se como questão fundamental deste estudo, aferir se os resultados da gestão da ARTESP resultaram ou não efetivamente no incremento da competitividade paulista no cenário nacional.

Nesse sentido, cumpre-se por oportuno esclarecer o conceito de efetividade, comparando-o com o de eficiência, segundo a literatura especializada. Megginson *et al.* (1998, p.11-12) define uma das formas de se medir o desempenho organizacional refere-se à eficiência e à eficácia. Desse modo, o administrador é eficiente quando minimiza o custo dos recursos usados para atingir determinado fim.

[...] eficiência é a capacidade de ‘fazer as coisas direito’, é um conceito matemático: é a relação entre insumo e produto (input e output). Um administrador eficiente é o que consegue produtos mais elevados (resultados, produtividade, desempenho) em relação aos insumos (mão-de-obra, material, dinheiro, máquinas e tempo) necessários à sua consecução. Em outras palavras, um administrador é considerado eficiente quando minimiza o custo dos recursos usados para atingir determinado fim. Por conseguinte, se o administrador consegue maximizar os resultados com determinada quantidade de insumos, será considerado eficiente.

Contudo, neste estudo avalia-se a gestão da ARTESP, dentro de um conceito mais amplo que o de eficiência, aplicável à administração pública, o de efetividade, o qual avalia em que medida os resultados de uma ação beneficiam à população. Segundo Torres (2004, p. 175):

[...] efetividade: é o mais complexo dos três conceitos, em que a preocupação central é averiguar a real necessidade e oportunidade de determinadas ações estatais, deixando claro que setores são beneficiados e em detrimento de que outros atores sociais. Essa averiguação da necessidade e oportunidade deve ser a mais democrática, transparente e responsável possível, buscando sintonizar e sensibilizar a população para a implementação das políticas públicas.

Note-se que, esse autor enfatiza, ainda, que esse conceito não se relaciona estritamente com a ideia de eficiência, que tem uma conotação econômica muito forte, haja vista que nada é mais impróprio para a administração pública do que fazer com eficiência o que simplesmente não precisa ser feito.

#### **4. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS**

No que concerne aos resultados deste estudo, ressaltase que para Proença e Paulo (2012), a questão da regulação de qualidade acontece quando a mesma é efetiva, transparente, eficiente e responsável.

[...] Porém, como se caracteriza uma regulação de qualidade? Considera-se que uma regulação é de qualidade se a mesma é efetiva, transparente, eficiente e responsável. Quer dizer, se serve para alcançar objetivos bem estabelecidos, se não impõe cargas e custos desnecessários para a sociedade, se reduz a discricionariedade e a captura e se é aberta, participativa e clara em sua preparação e implementação. Tudo isso tem inúmeras vantagens, entre elas: dar segurança ao sistema regulatório, reduzir riscos e custos regulatórios, ampliar a participação e o controle social e promover o desenvolvimento e o crescimento econômicos (PROENÇA; PAULO, 2012, p. 222).

De acordo com a 17ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias, divulgada pela Confederação Nacional de Transportes (CNT) em 2013, foi analisada toda a malha federal

pavimentada e as principais rodovias estaduais, totalizando 96.714 quilômetros avaliados. Nesse sentido, foram avaliados os aspectos de pavimentação, de sinalização e de geometria da via, seguindo uma classificação: ótimo, bom, regular, ruim e péssimo.

Essa pesquisa revela que a condição geral das rodovias brasileiras piorou em 2013, já que 63,8% da extensão avaliada apresentou alguma deficiência na pavimentação, na sinalização ou na geometria da via, em comparação com 2012, em que o índice chegou a 62,7% (CNT, 2014).

Desse modo, a pesquisa apresenta que os pontos críticos também sofreram um aumento, já que passaram de 221 para 250 pontos em 2013, ou seja, um acréscimo de aproximadamente 13%. Ressalta-se que são considerados pontos críticos situações que trazem graves riscos à segurança dos usuários, tais como erosões na pista, buracos grandes, quedas de barreira ou pontes caídas (CNT, 2014).

Ainda, de acordo com essa Confederação, do total de 27.165 quilômetros analisados em toda a região Sudeste, o Estado de São Paulo, possui 8.802 quilômetros de extensão envolvendo rodovias federais e estaduais. A classificação referente à condição geral dessas duas bases: federal e estadual é apresentada nas tabelas 2 e 3 (CNT, 2014).

**Tabela 2. Classificação da Condição Geral – Extensão Federal**

CONDIÇÃO GERAL	EXTENSÃO FEDERAL		
	KM	PERCENTUAL	
Ótimo	574	52%	
Bom	399	36,1%	88,1%
Regular	115	10,4%	
Ruim	17	1,5%	11,9%
Péssimo	-	-	
<b>Total</b>	<b>1.105</b>	<b>100%</b>	

Fonte: Adaptado da Pesquisa CNT (2014)

**Tabela 3. Classificação da Condição Geral – Extensão Estadual**

CONDIÇÃO GERAL	EXTENSÃO ESTADUAL		
	KM	PERCENTUAL	
Ótimo	4.468	58%	
Bom	1.793	23,3%	81,3%
Regular	909	11,8%	
Ruim	361	4,7%	18,7%
Péssimo	166	2,2%	
<b>Total</b>	<b>7.697</b>	<b>100%</b>	

Fonte: Adaptado da Pesquisa CNT (2014)

Assim, o Estado de São Paulo tem uma representatividade com cerca de 32,40% sobre o total da região sudeste avaliado nessa pesquisa da CNT. Considere-se que, os resultados relatados por CNT em pesquisa realizada no ano de 2013, se constituem no melhor indicador do desempenho da Agência Reguladora, visto que a maior parte das rodovias concedidas encontra-se sob sua jurisdição. Observa-se que, a abordagem de Oliveira (2013), segundo o qual a situação atual dos transportes em São Paulo se encontra em melhores condições em comparação com os demais Estados brasileiros, como resultado do esforço de investimentos de Governos anteriores ao processo de privatização e, nesse sentido, não apenas da ação direta da ARTESP.

[...] No Estado de São Paulo os melhores trechos rodoviários com existência de pista dupla e significativo VDM foram reformados e depois concedidos. Assim, a iniciativa privada desde que passaram a administrar esses trechos (classificados como os melhores do país) tem apenas conservado a qualidade das rodovias (pavimento e sinalização), nada além do que consta nos contratos, ou seja, não fazem mais do que a obrigação do contrato. Assim, esses trechos são considerados os melhores do país em razão de investimentos feitos por sucessivos governos do Estado de São Paulo na construção e manutenção dessas rodovias, que foram iniciados desde a década de 1970 e continuaram nos planos dos governos das décadas de 1980 e 1990 (NEGRI, 1996). Em suma, não se trata de mérito da iniciativa privada, mas de investimentos do Estado ao longo de mais de três décadas (OLIVEIRA, 2013, p.7).

Contudo, independentemente da posição crítica que se faça ao processo de privatização, a ação da ARTESP deve ser reconhecida como positiva, visto que tem aplicado os recursos sob sua responsabilidade com a geração de resultados muito positivos, mesmo levando em consideração os resultados comparativos apresentados no Estudo da CNT (2013) que apresenta uma piora nas condições das rodovias em relação ao ano de 2012.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Recorde-se que o objetivo deste estudo buscou responder, se a gestão da Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo (ARTESP) contribui de forma competitiva para o desenvolvimento econômico da comunidade paulista. Em face do que foi investigado, os resultados apontam que a Agência Reguladora de Transporte ARTESP tem contribuído de forma significativa para o desenvolvimento do Estado de São Paulo, visto que, do ponto de vista do resultado de suas ações, o segmento de transporte público, sob a ótica das condições gerais das rodovias paulistas, é considerado pelos especialistas com grau de qualidade superior em todos os principais aspectos avaliados.

Não obstante a discussão política sobre o processo de privatização há que se ressaltar a evolução desse relevante segmento da economia nacional, visto que o transporte rodoviário tem forte impacto na cadeia produtiva, com conseqüente redução do chamado 'Custo Brasil'. Este artigo reconhece o esforço da Agência no sentido de promover a melhoria do transporte público no Estado de São Paulo, sem a pretensão de avaliar os aspectos de custos envolvidos no modelo de regulação vigente.

Finalmente, é importante frisar que os sistemas de transportes, na medida em que reduzem as distâncias econômicas, configura-se fator relevante para o crescimento da economia brasileira. Constatou-se que, a iniciativa do Governo de São Paulo, por meio da ARTESP, tem produzido efeitos positivos na captação e alocação de recursos necessários para os investimentos necessários em infraestrutura, tornando o modelo autossustentável, com ganhos de competitividade no cenário nacional, mesmo considerando o comparativo de estudo entre 2012 e 2013 pelo qual se evidencia de um modo geral, uma piora na situação qualitativa das rodovias brasileiras e, por fim, sugerem-se estudos futuros que avaliem a infraestrutura rodoviária no sentido de fomentar e acompanhar a evolução das situações das rodovias no país com foco na competitividade entre Estados.

## 6. REFERÊNCIAS

ABCR. Associação Brasileira de Concessionárias de Rodoviárias. Disponível em: <<http://www.abcr.org.br/>>. Acesso em: 24 abr. 2014.

ARSESP. Agência Reguladora de Saneamento e Energia do Estado de São Paulo. **Relatório Gerencial das Rodovias de São Paulo**. Disponível em: <[www.arsesp.sp.gov.br](http://www.arsesp.sp.gov.br)>. Acesso em: 06 junho de 2014.

ARTESP. Agência de Transporte do Estado de São Paulo. **Panorama do Setor de Transportes de São Paulo**. Disponível em: <[www.artesp.sp.gov.br](http://www.artesp.sp.gov.br)>. Acesso em: 06 Junho de 2014.

\_\_\_\_\_. Rodovias. Informações Gerais. Concessões. **Segunda Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias**. Disponível em: < <http://www.artesp.sp.gov.br/rodovias-informacoes-gerais-concessoes-segunda-etapa-do-programa.html>>. Acesso em: 27 Abr. 2014.

CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT de Rodovias, 17ª Edição, 2013**. Disponível em: <<http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Paginas/index.aspx>>. Acesso em: 19 maio de 2014.

FIESP - Federação das Indústrias do Estado de São Paulo. **Infraestrutura de Apoio**. Disponível em: <http://apps.fiesp.com.br/atlas/Atlas/MapaInfraestrutura.aspx>. Acesso em 25 maio de 2014.

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Rodovias brasileiras: Investimentos, concessões e tarifas de pedágio**. Governo Federal - Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, Comunicados do IPEA: 19 de abril de 2012.

INVESTE SÃO PAULO. **Infraestrutura de Rodovias**. Disponível em: < <http://www.investe.sp.gov.br/por-que-sao-paulo/infraestrutura/rodovias/>>. Acesso em: 27 abr. 2014.

LÜDKE, Menga; ANDRÉ, Marli E. D. A. **Pesquisa em educação: abordagens qualitativas**. São Paulo: EPU, 1986.

MEGGINSON, L. C; MOSLEY, D. C; PIETRI JR, P. H. **Administração: conceitos e aplicações**. São Paulo: Harbra, 1998.

MOREIRA, Daniel Augusto. **O método fenomenológico na pesquisa**. São Paulo: Pioneira Thomson, 2002.

MOREIRA, Vital. **Auto-regulação profissional e Administração Pública**. Coimbra: Almedina, 1997.

OLIVEIRA, Cassio Antunes. **As concessões de rodovias no Brasil: ênfase para o Estado de São Paulo**. EGAL – Encuentro de Geógrafos de América Latina, Peru, 2013.

PIRES, José Claudio Linhares; PICCININI, Maurício Serrão. **A Regulação dos Setores de Infraestrutura no Brasil**. BNDES – Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social, 1999.

PORTALSP. **Portal do Governo do Estado de São Paulo**. Apresentação. Disponível em: < <http://www.saopaulo.sp.gov.br/acoesdaogoverno/>>. Acesso em 25 fev. 2014.

PROENÇA, Jadir Dias; PAULO, Carla Beatriz de. **Experiências Exitosas em Regulação na América Latina e Caribe**. Brasília: Presidência da República, 2012.

SUNDFELD, Carlos Ari (Org.). **Direito Administrativo Econômico**. São Paulo: Malheiros, 2000.

SANTOS, Aloysio Vilarino dos. **O Papel das Agências Reguladoras na Ordem Econômica e Social**. Editora Metodista Digital, Revista da Faculdade de Direito n. 3, 2009.

SEVERINO, Antonio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico**. São Paulo: Cortez, 2010.

TORRES, Marcelo Douglas de Figueiredo. **Estado, democracia e administração pública no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

TRIVIÑOS, Augusto N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1987.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e Relatórios de Pesquisa em Administração**. São Paulo: Atlas, 2011.