



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JULIO DE MESQUITA FILHO"
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS E CIÊNCIAS EXATAS



Trabalho de Graduação
Curso de Graduação em Geografia

**CONCESSÕES DE INFRAESTRUTURAS E PEDAGIAMENTO DE RODOVIAS:
OS IMPACTOS TERRITORIAIS E ORÇAMENTÁRIOS NOS MUNICÍPIOS DA
REGIÃO METROPOLITANA DE RIBEIRÃO PRETO**

Caio Bernardo Gomes

Orientador: Prof. Dr. Fabrício Gallo

Rio Claro (SP)

2022

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Câmpus de Rio Claro

CAIO BERNARDO GOMES

Concessões de infraestruturas e pedagiamento de rodovias: os impactos territoriais e orçamentários nos municípios da Região Metropolitana de Ribeirão Preto

Trabalho de Graduação apresentado ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas - Câmpus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, para obtenção do grau de Bacharelado e Licenciatura em Geografia.

Rio Claro - SP
2022

G633c Gomes, Caio Bernardo

 Concessões de infraestruturas e pedagiamento de rodovias: : os impactos territoriais e
 orçamentários nos municípios da Região Metropolitana de Ribeirão Preto / Caio
 Bernardo Gomes. -- Rio Claro, 2022

 49 p. : il., tabs., mapas

 Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado e licenciatura - Geografia) -
 Universidade Estadual Paulista (Unesp), Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio
 Claro

 Orientador: Fabrício Gallo

 1. Região Metropolitana de Ribeirão Preto. 2. Concessões de rodovias. 3. Usos do
 território. 4. Impactos orçamentários. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca do Instituto de Geociências e Ciências Exatas,
Rio Claro. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

CAIO BERNARDO GOMES

Concessões de infraestruturas e pedagiamento de rodovias: os impactos territoriais e orçamentários nos municípios da Região Metropolitana de Ribeirão Preto

Trabalho de Graduação apresentado ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas - Câmpus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, para obtenção do grau de Bacharelado e Licenciatura em Geografia.

Comissão Examinadora

Prof. Dr. Fabrício Gallo (orientador)

Prof. Me. João Paulo Rosalin

Profa. Ma. Renata Cristina Ferreira

Rio Claro, 24 de outubro de 2022.

Caio Bernardo Gomes

Assinatura do(a) aluno(a)

Fabrício Gallo

assinatura do(a) orientador(a)

AGRADECIMENTOS

A priori quero agradecer aos meus pais, Elaine e Sergio, minhas maiores inspirações. Sem eles, com certeza essa jornada seria mais difícil. Agradecer pelo apoio, pela confiança e por tudo que fizeram e ainda fazem por mim. Estendo esse agradecimento também a minha irmã Caroline que desde sempre foi uma inspiração para mim. Além disso, agradeço aos meus avós (Carmem, Cleonice e José Francisco), aos meus tios (Sandra Márcia, Romildo e Sandra Cristina), minha madrinha (Janaina) e padrinho (Danilo) que desde o início me apoiaram e de alguma forma foram fundamentais na minha vida universitária.

Em segundo lugar quero agradecer ao meu orientador Prof. Dr. Fabrício Gallo que sempre me apoiou e esteve disponível para me instruir a realizar essa pesquisa e seguir firme com a caminhada acadêmica.

Gostaria de registrar meus agradecimentos aos meus amigos conterrâneos Salomão, Guilherme Nogueira, Guilherme Lemos, Karol, Thiago, André e Maria Eduarda que desde o período escolar me acompanham e me inspiram a ser uma pessoa melhor. Obrigado por tudo. Agradeço também ao meu grande amigo e irmão Matheus Almeida que em quase toda graduação dividiu comigo a mesma residência em Rio Claro.

Estendo também meus agradecimentos aos laços de amizade que formei na Unesp e levarei para minha vida, em especial o “G7” (Esquerda e Goro), Henrique Paes, Thalles Andrade, integrantes da República Frô, Grazielle, Brasa e Vinicius (Santa Bárbara). Obrigado por estarem junto comigo e compartilhar momentos inesquecíveis.

Por fim quero agradecer a disponibilidade da ARTESP em conceder os dados presentes na pesquisa.

RESUMO

Diante a mudança do papel do Estado brasileiro, principalmente a partir dos anos de 1990, antes provedor e agora regulador de serviços, observa-se o afastamento do Estado de alguns setores, especialmente voltados a infraestrutura, por meio de privatizações, concessões ou Parcerias Público Privadas. A concessão de serviços públicos compõe uma estrutura importante na sustentação do atual quadro de financeirização, o qual ganham protagonismos os fundos de pensão e fundos de investimento. Nesse sentido, o presente estudo se volta para o movimento de concessões de rodovias do estado de São Paulo. A inserção de empresas concessionárias nesse setor gerou um realce fiscal para alguns municípios paulistas, tendo em vista que essas, segundo estabelecidos em contratos, são obrigadas a repassarem 5% do valor bruto de suas receitas com pedágio para os municípios, através do Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISSQN), àqueles municípios lindeiros às rodovias. Assim, o processo atual de concessões dos serviços rodoviários estabelece um desequilíbrio financeiro entre municípios do mesmo porte. O presente trabalho busca analisar os processos de concessões rodoviárias e os usos do território por parte das empresas concessionadas na Região Metropolitana de Ribeirão Preto.

Palavras-chave: Concessões, ISSQN, Uso do Território

ABSTRACT

Starting 1990 the Brazilian State changes role before provider services, now regulator. In this context observes a State distance of some sectors related infrastructure through privatizations, concessions and Public Private Partnerships (PPP). The Public services concession make up a important structure in the base of present scene of financialization where the pension funds and investments funds gain prominence. Therefore, the present study focuses on the process of highway concessions in the state of São Paulo. The insertion of the concession companies in the sector of Highway infrastructure generated fiscal highlight for some counties in view of it is obliged transfer 5% of total amount of your income with tolls for the counties had concessioned Highway in the your territory through Tax Over Service of Any Nature. So the current process of concessions of highway services establishes a financial imbalance between municipalities of same size. The present search seeks to analyze the process highway concessions and territorial use of concession companies in the Metropolitan Region of Ribeirão Preto.

Keywords: Concessions, ISSQN, Territorial Use

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURAS

Figura 1: Leilão do Lote Piracicaba-Panorama	21
Figura 2: Estrutura das novas Concessões no estado de São Paulo.....	22

GRÁFICOS

Gráfico 1: Porcentagem de municípios que recebem o repasse de ISSQN	30
Gráfico 2: Evolução dos repasses de ISSQN aos municípios lindeiros às rodovias concessionadas	30

MAPAS

Mapa 1: Região Metropolitana de Ribeirão Preto – SP	27
Mapa 2: Rodovias Concessionadas na Região Metropolitana de Ribeirão Preto – SP	29
Mapa 3: Repasses de ISSQN aos municípios da Região Metropolitana de Ribeirão Preto – SP	31
Mapa 4: Repasses de ISSQN aos municípios com até 40 mil habitantes	32

QUADROS

Quadro 1: Participação dos repasses das concessionárias no total de ISSQN recolhido pelos municípios no ano de 2021	33
Quadro 2: Volume Diário Médio (VDM) de alguns municípios da Região Metropolitana de Ribeirão Preto	36

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	9
2. TERRITÓRIO E REGULAÇÃO	13
2.1. Financeirização.....	13
2.2. Papel do Estado neoliberal nos processos de concessões	15
2.3. Normas do território	17
3. CONCESSÃO DE RODOVIAS NO ESTADO DE SÃO PAULO	20
4. O IMPACTO DAS CONCESSÕES PARA OS MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA	26
4.1. Área de estudo	26
4.2. Análise dos dados.....	30
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	37
6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	40
ANEXO A – REPASSES DE PEDÁGIO AOS MUNICÍPIOS DA(S) CONCESSIONÁRIA(S) AUTOVIAS – ARTERIS (2010 – 2021)	42
ANEXO B – REPASSES DE PEDÁGIO AOS MUNICÍPIOS DA(S) CONCESSIONÁRIA(S) VIA NORTE – ENTREVIAS 2010 – 2021).....	44
ANEXO C – REPASSES DE PEDÁGIO AOS MUNICÍPIOS DA CONCESSIONÁRIA TRIÂNGULO DO SOL (2010 – 2021).....	45
ANEXO D – REPASSES DE PEDÁGIO AOS MUNICÍPIOS DA CONCESSIONÁRIA TEBE (2010 – 2021)	46
ANEXO E – REPASSES DE PEDÁGIO AOS MUNICÍPIOS DA CONCESSIONÁRIA RENOVIAS (2010 – 2021)	47

1 INTRODUÇÃO

Perante a influência dos ideários neoliberais veiculados pelo Consenso de Washington (1989) e o cenário de profunda crise fiscal e financeira do Estado brasileiro, esse sofreu reformas e substituiu seu papel de antes planejador para ser apenas regulador dos serviços que foram concedidos à iniciativa privada (Werner, 2019). É nesse contexto que se observa o afastamento do Estado de alguns setores, principalmente voltados a infraestrutura, por meio de privatizações, concessões ou Parcerias Público Privadas.

As medidas neoliberais no Brasil tiveram início ainda no governo Fernando Collor de Mello (1990-1992) com o Programa Nacional de Desestatização (PND). Esse programa impedia que as empresas estatais realizassem investimentos com o intuito de serem "equilibradas" e privatizadas (WERNER, 2019). Em 1995, durante o governo de Fernando Henrique Cardoso, foi criada a Lei de Concessões (lei federal nº 8. 987/95) e em seguida o Conselho Nacional de Desestatização (lei federal nº 9. 491/97), fundamentais para o processo de privatização ou concessão de serviços ou setores públicos. No governo Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2006 e 2007-2010), estabeleceu-se novas relações entre o interesse público e o privado, por meio das parcerias público-privadas (PPPs) e das sociedades de propósito específico (SPE), sendo no primeiro mandato de Lula (2004-2007), que as PPPs ganham força.

Buscando o recorte espacial do estado de São Paulo, desde o mandato do então governador Luiz Antônio Fleury Filho (1990-1994), já havia uma atenção com os custos que as rodovias geravam aos cofres públicos. A Secretaria de Transportes na época, ordenou um estudo de uma empresa de consultoria sobre a implantação do Programa de Concessões em São Paulo. No governo de Mário Covas (1995-2001), o estado de São Paulo acumulava dívidas e os custos anuais com o sistema rodoviário eram considerados prejudiciais, pelos governadores da época, para os cofres públicos (MACHADO, 2005).

Com o esse cenário, Covas autorizou a realização de estudos e planejamentos para cada lote de rodovias e deu sinal positivo após ter contato com os resultados da implantação dos pedágios nas rodovias paulistas, a partir das experiências realizadas em rodovias controlados pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER) e pelo Desenvolvimento Rodoviário S/A (DERSA). Portanto, é no governo Mário Covas que

o estado de São Paulo pavimentou o caminho das licitações para as concessões (MACHADO, 2005).

Na esteira de cumprir o papel neoliberal de regulador e fiscalizador, ainda no governo Covas, o estado de São Paulo cria a Comissão de monitoramento das Concessões e Permissões de Serviços Públicos em 1998 funcionando por um breve momento, sendo sucedida pela Agência de Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) em 2002. No que diz respeito ao processo de concessões das rodovias do estado de São Paulo, este se iniciou em 1998 e ainda se encontra presente, a partir de novos modelos e rodadas de concessões. Nos dias atuais, o estado de São Paulo apresenta 20 concessionárias de rodovias em operação, com 191 praças de pedágio e aproximadamente 11,2 mil km de rodovias concedidas de um montante de 22,2 mil km de rodovias estaduais (ARTESP)¹.

Entre as 20 concessionárias atuantes nas rodovias concedidas, os grupos Renovias, TEBE S/A, AB Triângulo do Sol (AB Concessões S.A.), Entrevias (grupo Pátria Investimentos) e Arteris S.A. (*joint venture* entre o fundo de investimento canadense Brookfield e o grupo espanhol Abertis) são responsáveis pelas principais vias do eixo rodoviário da Região Metropolitana de Ribeirão Preto-SP (RMRP). Esta região, localizada no noroeste do estado de São Paulo, é composta de trinta e quatro Município e atualmente, de acordo com o Seade (2021), estima-se uma população de aproximadamente 1,7 milhão de habitantes. Além disso, a RMRP está cercada por eixos rodoviários importantes que ligam a região à capital paulista e outras regiões mais interiores, como Rodovia Anhanguera (SP-330), Rodovia Antônio Machado Sant`Anna (SP-255), Rodovia Cândido Portinari (SP-334), Rodovia Carlos Tonani (SP-333) e entre outras.

Chesnais (2005) reitera que o processo de privatização de empresas e a concessão de serviços públicos constitui um alicerce importante na sustentação do atual cenário de financeirização o qual ganha protagonismo os fundos de pensão e fundos de investimento. Portanto, a partir dos pedágios, as rodovias concessionadas possibilitam um fluxo constante e seguro de renda o qual é compreendido e valorizado pela esfera financeira, ou seja, entende-se as concessões rodoviárias enquanto

¹Dados da ARTESP. Disponível em: <http://www.artesp.sp.gov.br/Style%20Library/extranet/rodovias/programa-de-concessoes.aspx> (acessado em 01 out. de 2022)

plataformas de valorização financeira. Nota-se, nos grupos Entrevias e Arteris S.A, a presença de Fundos de Investimentos internacionais que buscam investimentos atraentes, seguros e duradouros. Em suma, pode-se notar o papel do Estado em atender cada vez mais aos anseios de grandes grupos financeiros ao garantir leilões e concessões de infraestruturas atraentes como uma possibilidade de um investimento. Além disso, o Estado mantém a principal função de orquestrar a estrutura normativa dos serviços concedidos, reiterando a proposta de *regulação híbrida do território* (ANTAS JR., 2005).

Este projeto volta-se, principalmente, para a busca da compreensão dos impactos fiscais da implantação das praças de pedágio para os municípios da Região Metropolitana de Ribeirão Preto, tendo em vista que, segundo estabelecido nos contratos de concessão, as empresas concessionárias são obrigadas a repassar 5% do valor bruto de suas receitas com pedágio para os municípios. Esse repasse se realiza por meio do Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISSQN), àqueles municípios lindeiros às rodovias. Conforme Ribeiro e Toneto Júnior (2004), até o ano de 2003, a divisão dos 5% se dava por meio da distribuição de 40% dos recursos aos municípios em que se situavam as praças de pedágio e 60% eram repassados para os municípios os quais as rodovias apenas cruzavam o território, de maneira proporcional à quilometragem rodoviária que cada município possuía. Entretanto, a partir do mês de julho do mesmo ano, através da Lei Complementar nº 116/03, a regra foi alterada e a totalidade dos valores repassados aos municípios está baseada apenas segundo a quilometragem proporcional de rodovias que cruzam o território munícipe.

Dessa forma, o processo atual de concessões dos serviços rodoviários, anteriormente públicos, tem gerado aos municípios um acréscimo referente ao ISSQN, a partir dos repasses das empresas concessionadas. O valor referente ao Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza, apresenta-se como um recurso fundamental na receita corrente dos municípios, visto que viabiliza a realização de projetos e investimentos próprios em infraestruturas, principalmente àqueles com baixo índice populacional cuja geração de tributos próprios (ISSQN e IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano) é baixa. Logo, no contexto dos municípios menores, essa arrecadação será mais expressiva nas receitas públicas municipais do que em municípios maiores os quais possuem um recolhimento mais diversificado e elevado.

Além disso, para o Estado, há uma diminuição relevante com as despesas empregadas com infraestrutura de transportes, além de um retorno financeiro via ônus fixo. As concessionárias aumentam suas receitas por meio da implantação dos pedágios e assim garantem seu lucro.

Ademais, compreende-se que o modelo de concessão rodoviária do estado de São Paulo se constitui como um mecanismo da sucção da renda local sob a égide da financeirização. A proposição do mecanismo de *sucção da poupança popular* foi cunhada por Santos (2004), que analisou na década de 1970, o funcionamento dos dois circuitos da economia urbana em países subdesenvolvidos. Nesta análise, o autor identificou como os oligopólios do comércio se comportavam como mecanismos de sucção da renda dos mais pobres pelos circuitos superiores.

Cabe ressaltar que as rodovias paulistas concedidas ao interesse privado são aquelas com maior fluxo médio de veículos. Esse movimento provoca desigualdades intrarregionais, pois algumas áreas do território estadual paulista, em razão de sua maior densidade técnica (SANTOS, 2002) tornam-se distintas em detrimento de outras, tendo em vista que nem todos os municípios paulistas têm em seus territórios rodovias concedidas à iniciativa privada e, portanto, não recebem o incremento “extra” de ISSQN em suas receitas tributárias. Com a ausência do Estado, perde-se uma margem de manobra que possibilitaria investimentos para o melhoramento de infraestrutura viária de regiões carentes.

2 TERRITÓRIO E REGULAÇÃO

2.1. Financeirização

No âmbito internacional, notou-se uma expansão do poder das finanças no ciclo de desenvolvimento capitalista a partir da década de 1970, devido ao início de um período de sobreacumulação. Neste período estabelece-se um novo regime de acumulação a partir da mundialização do capital (CHESNAIS, 1996). Ou seja, novos agentes econômicos, conhecidos como investidores institucionais, entram em cena por meio dos processos de desregulamentação (liberalização monetária e financeira), de abertura dos mercados financeiros nacionais e autorização de outras instituições financeiras para realizarem transações e operações. (CHESNAIS, 2005).

Lencioni (2020) esclarece que os mecanismos financeiros construídos possibilitaram o aumento do capital fora da esfera produtiva, pavimentando o caminho para um crescimento vertiginoso do capital fictício, levando em consideração que o capital sobreacumulado precisa ser evacuado. Ideia de acumulação via espoliação do Harvey (2004) que aborda as constantes elaborações de mecanismos que possibilitam a penetração do capital (sobreacumulado) em setores que antes não estavam sob custódia do capital.

Chesnais (2005) reitera que o processo de privatização de empresas e a concessão de serviços públicos constitui um alicerce importante na sustentação do atual cenário de financeirização o qual ganha protagonismo os fundos de pensão e fundos de investimento. Portanto, a partir dos pedágios, as rodovias concessionadas possibilitam um fluxo constante e seguro de renda o qual é compreendido e valorizado pela esfera financeira. Para Contel (2020) as bases para o processo atual da financeirização da economia e do espaço geográfico são o surgimento de novos agentes financeiros, de novos instrumentos e ativos e o meio técnico mais intensivo em informação.

Santos e Silveira (2001) se apropriam do conceito de financeirização para destacar a existência de infraestruturas mais sofisticadas e redes técnicas modernas do meio técnico- científico informacional, que são fundamentais para a compreensão da difusão das finanças. Ao analisar o sistema financeiro brasileiro, observam que o movimento de difusão de “instrumentos financeiros” – principalmente depósitos e créditos bancários – e a distribuição de instituições financeiras e redes de prestação

de serviços no espaço nacional estão relacionados a “topologia bancária”. Logo, compreender a importância dos bancos, das bolsas de valores, da automação bancária é essencial para identificar as desigualdades no espaço nacional na qual há áreas que são pouco servidas por este tipo de serviço tão característico do capitalismo contemporâneo e outras áreas que concentram os objetos técnicos necessários para o funcionamento de tal serviço. Em suma, os autores atribuem ao sistema bancário o protagonismo nesta financeirização do território.

O processo de financeirização brasileira tem como característica a dependência dos bancos comerciais, sendo que estas instituições possuem grande poder econômico e político, e, assim, interferem diretamente nas formas que assumem a dinâmica econômica e a organização do espaço nacional (CONTEL, 2020). O protagonismo do sistema bancário brasileiro começou principalmente a partir das reformas instaladas com o Regime Militar de 1964, com uma série de mudanças implementadas para que fossem formados grandes bancos comerciais nacionais, capazes de financiar as atividades econômicas que se desenvolviam nas cidades, num país em que se tinha uma acelerada e intensa urbanização (CONTEL, 2011).

Segundo Contel (2020), a financeirização do território pode ser entendida como o processo visível da difusão espacial das variáveis financeiras, sendo elas materiais ou imateriais. Esse processo, depende de um conjunto de outros elementos que fazem parte do espaço nacional, tais como as redes de transmissão de informações, equipamentos e centrais de processamento de dados, computadores e entre outros.

Em suma, o processo de financeirização se aprofunda no contexto neoliberal das principais economias do mundo cujos papéis dos Estados nacionais passam por mudanças. Ademais, de maneira geral, verifica-se que a financeirização reorganiza o espaço geográfico, promovendo o uso do território a partir da sua lógica e criando dinâmicas socioespaciais, tendo como base novas bases técnicas, políticas e principalmente jurídicas (ANTAS JR, 2005).

2.2. Papel do Estado neoliberal nos processos de concessões

Diante a influência dos ideários neoliberais veiculados pelo Consenso de Washington (1989) e o cenário de profunda crise fiscal e financeira do Estado brasileiro que se arrastava desde a década de 1980, esse passou por reformas e na substituição do seu papel. Ou seja, o papel do Estado brasileiro, antes planejador, a partir dos anos de 1990 passou a ser apenas de regulador dos serviços que foram concedidos à iniciativa privada. É nessa conjuntura que se observa a retirada do Estado de alguns setores, principalmente voltados a infraestrutura, por meio de privatizações, concessões ou Parcerias Público Privadas (WERNER, 2019).

Conforme Petras (1999), houve três ondas neoliberais na América Latina, sendo a primeira na transição entre as ditaduras militares e os governos democráticos, a segunda no final da década de 1980, e a terceira, mais intensa, no início da década de 1990. De acordo com Almeida (2007), os processos de privatização no Brasil remontam ainda nos governos do Regime Civil Militar, sobretudo no governo João Baptista Figueiredo (1979 – 1985) no qual se criou a Comissão Especial de Desestatização e privatizou-se 20 empresas. No governo José Sarney mantiveram-se as privatizações, sendo realizadas 18.

Entretanto, as privatizações ocorridas no período supracitado não representavam uma revisão do papel do Estado na economia ou a vinculação do Brasil ao programa global de reformas. As privatizações majoritariamente eram realizadas em empresas de pequeno porte. Apenas a partir do governo Collor (1990 – 1991) que os processos de privatizações ganharam corpo por meio do Plano Nacional de Desestatização (PND) cujo conteúdo apresentava bases mais robustas para as privatizações - tendo em vista que esse programa impedia que as empresas estatais realizassem investimentos com o intuito de serem "equilibradas" e privatizadas (WERNER, 2019). Ademais, a partir da década de 1990, o Brasil efetivamente se insere no programa global de reformas e reorientou o papel do Estado na economia.

Para Silva e Teixeira (2019), o Plano Nacional de Desestatização (PND) foi a maior expressão da espoliação da infraestrutura territorial, tendo em vista que se trata da mudança do projeto de desenvolvimento nacional em troca de um projeto neoliberal de inserção competitiva nos mercados internacionais, por meio das privatizações. Tal movimento indicou uma mudança de período que se iniciava, no qual o Estado se

retira de setores estratégicos que passam a ser, agora, administrados por grandes corporações, todavia, valendo-se dos usos dos fundos públicos.

Em 1995, durante o governo de Fernando Henrique Cardoso, foi criada a Lei de Concessões (lei federal nº 8. 987/95) e em seguida o Conselho Nacional de Desestatização (lei federal nº 9. 491/97), fundamentais para o processo de privatização ou concessão de serviços ou setores públicos. No governo Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2006 e 2007-2010), estabeleceu-se novas relações entre o interesse público e o privado, por meio das parcerias público-privadas (PPPs) e das sociedades de propósito específico (SPE), sendo no primeiro mandato de Lula (2004-2007), que as PPPs ganham força (WERNER, 2019).

No contexto neoliberal, a privatização ou a concessão de serviços públicos, cabe ao Estado a fiscalização deles por meio das agências. Assim, no âmbito federal presencia-se a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) – responsável pela regulação dos serviços a respeito das infraestruturas ferroviário e rodoviário federais. Na esfera estadual, mais especificamente o estado de São Paulo, encontra-se a Agência Reguladora de Serviços Públicos de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP). Considerando o período atual, com a retirada do Estado de alguns setores através de privatizações, concessões ou Parcerias Público Privadas, encontra-se fatos de uma regulação híbrida do território (ANTAS JR, 2005) com uma forte orientação para a lógica do mercado

Em suma, pode-se notar o papel do Estado em atender cada vez mais aos anseios de grandes grupos financeiros ao garantir leilões e concessões de infraestruturas atraentes como uma possibilidade de um investimento seguro e duradouro. Além disso, o Estado mantém a principal função de orquestrar a estrutura normativa dos serviços concedidos, reiterando a proposta de regulação híbrida do território (GALLO, 2020).

2.3. Normas do território

Com a formação dos Estados Nacionais, houve o abandono do pluralismo jurídico (ANTAS JR, 2005) e estabeleceu-se o monismo jurídico no qual o Estado foi considerado o legítimo detentor da produção das normas. Entretanto, com o aprofundamento dos países na economia globalizada e a submissão desses perante as exigências dos grandes agentes econômicos, nota-se um processo de pressão nos sistemas jurídicos nacionais e nos modos de regulação das formações socioespaciais. Um exemplo materializado desse processo no Brasil é a criação da Lei de Arbitragem nº 9.307 de 23 de setembro de 1996 que viabilizou a formação de agências nacionais de regulação, indicando que a regulação do território estaria associada a hegemonia soberana com a hegemonia corporativa.

Conforme Cataia (2013) um dos principais agentes hegemônicos é o Estado tendo em vista que é o agente que monopoliza, em tese, a organização do território. Entretanto, não se deve atribuir ao Estado como a única fonte de poder do uso do território. Com o aprofundamento dos países na economia globalizada e a submissão desses perante as exigências dos grandes agentes econômicos, nota-se um processo de pressão nos sistemas jurídicos nacionais e nos modos de regulação das formações socioespaciais.

Ou seja, conforme a formulação de Santos (2002), além de objetos, ou sistemas de objetos há também que se organizar um sistema de normas para facilitar a circulação e a porosidade territorial. Em suma, a gestão territorial requer a conciliação de diversos interesses e agentes - a sociedade, as corporações e os empresários. Entretanto, o que se nota internacionalmente é uma padronização das leis e das normas. Esse processo favorece às grandes corporações que atuam em âmbito mundial, tendo em vista que para a inserção dos seus produtos e serviços nos diferentes territórios faz-se necessário que se elabore condições que permitam essa penetração com o mínimo de entraves. Há, assim, uma interpenetração dos grandes sistemas de direito, forjado pelas empresas transnacionais, com o intuito de usufruir das possibilidades e potencialidades de cada território nacional (OLIVEIRA, 2016).

No modo de produção capitalista, cujo objetivo é acumulação de capital, os territórios precisam de capilaridades e fluidez para viabilizar a produção e as trocas comerciais. Para Oliveira (2016), a respeito da fluidez territorial que a atual fase do capitalismo globalizado exige, as concessões podem ser compreendidas através de

dois caminhos: I) contribui para a diminuição das fricções espaciais para a circulação de pessoas, capitais e mercadorias, pois nos contratos exigem uma melhoria na infraestrutura, isto é, a duplicação de trechos de via, construção de viadutos, passarelas, e oferecimento de serviços de socorro mecânico e médico; II) impedimento de ordem econômica, tendo em vista que as concessões aumentam diretamente os custos de circulação por meio da cobrança do pedágio.

Para que a fluidez territorial ocorra é necessário a construção de um conjunto de infraestruturas. Para os atores hegemônicos - empresas com mais poder econômico e em consequência político -, as infraestruturas se apresentam como garantias de realização de seus interesses particulares. Entretanto, sozinhas as infraestruturas não são capazes de dinamizar um território, tendo em vista que se faz necessário existir um grupo de agentes locais que ofereçam condições de mudanças.

Os agentes devem articular seus objetivos para que possam obter mais vantagens com a implementação de infraestruturas de transportes e, assim, potencializar o desenvolvimento local. Infraestruturas para que tenham efeitos positivos ao local devem ser exploradas. Há localidades que são cortadas por infraestruturas, porém não são atrativas ao capital porque não possuem outros fatores importantes para a viabilidade da produção (OLIVEIRA, 2016, p. 73).

Conforme Santos (2002), os objetos técnicos do espaço geográfico estão inseridos num sistema mais amplo, o sistema de objetos. Infraestruturas como as rodovias são exemplos de objetos complexos e sistêmicos. Isto é, para seu funcionamento é necessário um conjunto de outros objetos materializados no espaço geográfico, tais como: redes de internet e de informações, praças de pedágio, locais para atendimento aos usuários e entre outros. Assim como outros objetos dependem da presença das malhas rodoviárias, como as redes de agropostos, restaurantes e entre estabelecimentos. Em suma, atualmente os objetos técnicos são intencionalmente criados para comunicar entre si e para responder a uma finalidade, por quem os concebe e os implanta, mesmo que estejam sujeitos a outros tipos de utilização.

Ou seja, atualmente, os objetos tendem a se constituir cada vez mais como sistemas, ao mesmo tempo em que eles se vão tornando objetos técnicos. Portanto, a materialidade do território é dada por objetos que na sua realização e na sua funcionalidade possuem uma gênese técnica, um conteúdo técnico e participam da condição da técnica. Esse quadro é sobretudo válido para os objetos que estão

inseridos nos sistemas hegemônicos sendo aqueles criados para responder às necessidades de realização das ações hegemônicas dentro de uma sociedade (SANTOS, 2002). Nesse sentido, pode-se apontar como a elaboração e construção das rodovias estaduais paulistas como uma resposta do Estado às necessidades dos agentes hegemônicos da época, com o intuito de dinamizar o escoamento dos produtos produzidos no território.

3 CONCESSÃO DE RODOVIAS NO ESTADO DE SÃO PAULO

Buscando o recorte espacial do estado de São Paulo, desde o mandato do então governador Luiz Antônio Fleury Filho (1990-1994), já havia uma atenção com os custos que as rodovias geravam aos cofres públicos. A Secretaria de Transportes na época, ordenou um estudo de uma empresa de consultoria sobre a implantação do Programa de Concessões em São Paulo. Dessa, foram estabelecidos os 23 lotes da concessão, posteriormente passando para 22. Entretanto, o programa apenas seria instituído posteriormente.

No governo de Mário Covas (1995-2001), o estado de São Paulo acumulava dívidas e os custos anuais com o sistema rodoviário eram considerados prejudiciais, pelos gestores da época, para os cofres públicos. Com o esse cenário, Covas autorizou a realização de estudos e planejamentos para cada lote de rodovias. A sinalização positiva do governador se deu após o secretário de transportes na ocasião, Plínio Assmann, apresentar a Mário Covas os resultados da implantação dos pedágios nas rodovias paulistas, a partir das experiências realizadas em rodovias controlados pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER) e pelo Desenvolvimento Rodoviário S/A (DERSA). Portanto, é no governo Mário Covas que o estado de São Paulo pavimentou o caminho das licitações para as concessões (MACHADO, 2005).

Com o intuito de cumprir o papel neoliberal de regulador e fiscalizador, ainda no governo Covas, o estado de São Paulo cria a Comissão de monitoramento das Concessões e Permissões de Serviços Públicos em 1998 funcionando por um breve período, sendo sucedida pela Agência de Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) em 2002.

Segundo Machado (2005) e Oliveira (2016) no ano de 1998, foram concedidos 12 lotes - que juntos representavam mais de 3.500 km – divididos em 12 concessionárias, sendo elas: AutoBAn, TEBE, Vianorte, Intervias, Centrovias, Triângulo do Sol, Autovias, Renovias, ViaOeste, Rodovias das Colinas, SPVias e Ecovias dos Imigrantes. A princípio, os contratos seriam válidos por 20 anos, porém alguns foram estendidos por até 28 anos. Os vencedores destes leilões seriam aqueles que apresentassem como proposta o maior valor de ônus pago ao Estado, ou seja, concessão onerosa. Este modelo de contrato existente, principalmente no

Estado de São Paulo, serve como fonte de lucros para empresas privadas e serve como receita para o Estado.

A segunda etapa das concessões iniciou em 2007 e se prolongou até o ano de 2011, com mais 2.700 km de rodovias concessionadas para mais 7 concessionárias: Rota das Bandeiras, CART, ViaRondon, Rodovias do Tietê, Ecopistas, Rodoanel Oeste e SPMar. Nesta etapa, foi estabelecido o critério de menor valor de tarifa de pedágio para os trechos de contrato, com pagamento de ônus fixo ao Estado e com prazo de 30 anos, chegando a 35 anos em alguns casos como o da SPMar (GALLO; BASTIANI, 2017).

No final de 2014, o governo do estado de São Paulo realizou o que considerava ser a terceira etapa do Programa de Concessões, concedendo a Concessionária Tamoios 119 km de rodovias. Essa etapa, tratou-se de uma Parceria Público Privada (PPP), por meio de um modelo de concessão patrocinada².

No ano de 2015, o ainda governador Geraldo Alckmin assinou o decreto que permitia a concessão de mais 4 lotes rodoviários - Lotes A, B, C e D. Os lotes C (Itaporanga-Franca/ “Rodovias dos Calçados”) e D (Florínea-Igarapava/ “Centro-Oeste Paulista) tiveram como empresas vencedoras a Arteris S.A e Entrevias respectivamente (GALLO, 2020).

Figura 1 – Leilão do Lote Piracicaba-Panorama

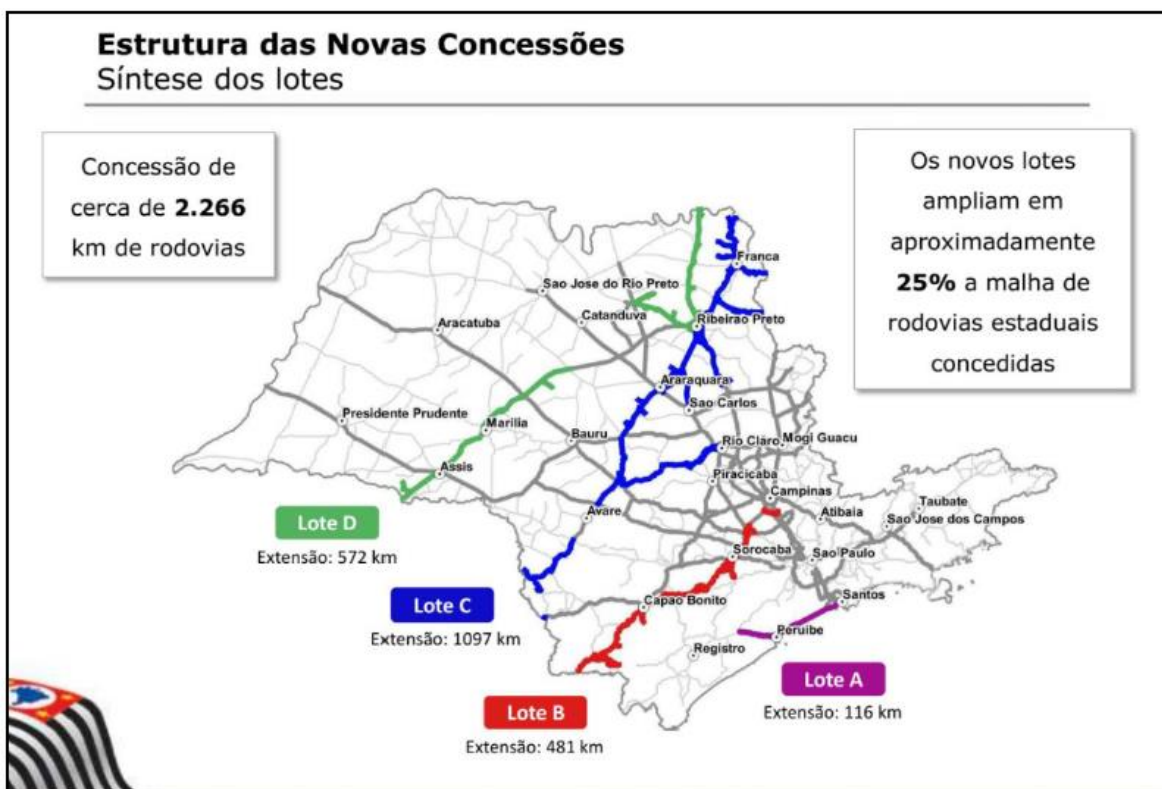


Fonte: Governo de Estado de São Paulo

²Este modelo leva em consideração que o retorno realizado pela empresa é insatisfatório e o poder concedente complementa o rendimento a partir de pagamentos diretos (GALLO; BASTIANI, 2017).

A concessionária Arteris S.A. é um grupo formado por meio de uma *joint venture* entre o fundo de investimento canadense Brookfield e o grupo espanhol Abertis e contemplou 720 km de trechos rodoviários ao vencer a licitação do Lote Itaporanga-Franca. Por sua vez, a concessionária Entrevias é uma empresa liderada pela Pátria Investimentos, por meio do seu Fundo de Investimentos em Infraestrutura III. Vale ressaltar que o fundo de investimentos Pátria Infraestrutura III representa no Brasil, um dos maiores fundos de investimentos do mundo, o norte-americano Blackstone e foi o primeiro fundo de investimento a participar sozinho de um leilão de concessão rodoviária no país, tendo em vista que a participação de fundos de investimento e pensão se limitava ao financiamento e a papéis secundários em conjunto com empreiteiras (COSTA; GALLO, 2020).

Figura 2 – Estrutura das Novas Concessões no estado de São Paulo



Fonte: GALLO, 2020

No ano de 2020, o governo do estado realizou a maior licitação de rodovias do Brasil e concedeu um conjunto de 1.273 km de rodovias que cortam mais de 60 municípios. Esse lote em questão foi denominado Piracicaba-Panorama e o Consórcio Infraestrutura Brasil foi o vencedor. Esse consórcio é liderado pelo Fundo Pátria e o

Fundo de Cingapura (GIC). O contrato estabelecido foi de 30 anos (SÃO PAULO, 2020).

Em suma, concordando com Oliveira (2016) essa caracterização das concessões de rodovias do Estado de São Paulo elucida que nas duas primeiras etapas não houve uma preocupação em reduzir o possível o desembolso gerado para o usuário pela utilização da rodovia, estabelecendo, assim, o financiamento dos usuários de rodovias concedidas ao Estado, e a garantia de lucratividade considerável às concessionárias em troca de rodovias com boas condições de tráfego e infraestrutura, dispendo de serviços telefônicos, de socorro médico, mecânico e entre outros.

Nos dias atuais, o estado de São Paulo apresenta 20 concessionárias de rodovias em operação, com 191 praças de pedágio e aproximadamente 11,2 mil km de rodovias concedidas de um montante de 22,2 mil km de rodovias estaduais (ARTESP)³ e é o estado que possui maior quilometragem concedida no território brasileiro. Para fins comparativos, Oliveira (2016) esclarece que os Estados Unidos possuem 8.633 quilômetros concedidos possuindo uma malha rodoviária 20 vezes maior que a do Brasil. Ou seja, nota-se um processo exacerbado de concessões rodoviárias no território paulista até mesmo quando comparado com realidade de outros países e não de outros estados.

Reiterando Oliveira (2016), o modelo de concessão predominante no Brasil e no estado de São Paulo, exceto o caso da Rodovia Tamoios⁴, transfere ao Estado a parte onerosa do investimento, ou seja, cabe ao Estado arcar com os custos para as construções das infraestruturas e depois de finalizadas são concedidas a iniciativa privada a qual fica responsável pela exploração e pela manutenção (parte menos onerosa).

³ Dados da ARTESP. Disponível em: <http://www.artesp.sp.gov.br/Style%20Library/extranet/rodovias/programa-de-concessoes.aspx> (acessado em 01 out. de 2022)

⁴ Em 2015, a Concessionária Tamoios venceu a licitação, para administrar a Rodovia dos Tamoios, por meio de uma Parceria Público Privada (PPP) que se enquadra no modelo de concessão patrocinada. Nesse modelo, o retorno do investimento realizado pela empresa através de tarifas cobradas dos usuários é insatisfatório. Dessa forma, o poder concedente remunera complementarmente via pagamentos diretos regulares, as contraprestações do poder público (GALLO; BASTIANI, 2017).

O cenário das concessões no Brasil é muito favorável às empresas concessionárias, tendo em vista que, cobra-se garantias do Estado, por meio de instrumentos jurídicos, para possíveis prejuízos durante o período do contrato tornando, assim, o investimento seguro com o mínimo de risco de perda às empresas. O equilíbrio financeiro é um dos mecanismos utilizados para a garantia dos lucros das concessionárias. Durante a formulação do contrato, o Estado realiza projeções a respeito do Volume Diário Médio (VDM) para o período da concessão e se compromete a flexibilizar as normas do contrato em um cenário cujo VDM for menor que o apresentado na projeção (OLIVEIRA, 2016).

Ademais, Oliveira (2016) aponta que no geral, no início dos processos de concessões do setor rodoviário o perfil das empresas mais interessadas era construtoras. Entretanto, o aumento da presença de grupos estrangeiros de fundos de investimento e/ou de pensão de forma direta ou indiretamente nos programas de concessões pode ser explicado ao quadro atual e do passado recente, com o envolvimento das maiores construtoras do país na Operação Lava Jato – gerando desconfiança do mercado - e algumas mudanças referentes as regras de financiamento do BNDES - implantação do PPI - Programa de Parcerias para Investimentos (GALLO, 2020).

Em relação ao modelo de concessão no estado de São Paulo, segundo estabelecido e previsto nos contratos, as concessionárias são obrigadas a repassar 5% do valor bruto de suas receitas com pedágio para os municípios. Esse repasse se realiza através do Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISSQN), àqueles municípios lindeiros às rodovias (RIBEIRO; TONETO JÚNIOR, 2004).

Conforme Ribeiro e Toneto Júnior (2004), até o ano de 2003, a divisão dos 5% se dava por meio da distribuição de 40% dos recursos aos municípios em que se situavam as praças de pedágio e 60% eram repassados para os municípios os quais as rodovias apenas cruzavam o território, de maneira proporcional à quilometragem rodoviária que cada município possuía. Entretanto, a partir do mês de julho do mesmo ano, através da Lei Complementar nº 116/03, a regra foi alterada e a totalidade dos valores repassados aos municípios está baseada apenas segundo a quilometragem proporcional de rodovias que cruzam o território municipal.

O debate que será mais bem desenvolvido no próximo capítulo é que o processo atual de concessões dos serviços rodoviários, anteriormente públicos, tem

gerado aos municípios um acréscimo referente ao ISSQN, a partir dos repasses das empresas concessionadas. O valor referente ao Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza, apresenta-se como um recurso fundamental na receita corrente dos municípios, visto que viabiliza a realização de projetos e investimentos próprios em infraestruturas, principalmente àqueles com baixo índice populacional cuja geração de tributos próprios é reduzida.

Entretanto, vale ressaltar que as rodovias paulistas concedidas ao interesse privado são aquelas que geralmente possuem maior fluxo médio de veículos. Esse movimento provoca desigualdades intrarregionais, pois algumas áreas do território estadual paulista, em razão de sua maior densidade técnica (SANTOS, 2002) tornam-se distintas em detrimento de outras, tendo em vista que nem todos os municípios paulistas têm em seus territórios rodovias concedidas à iniciativa privada e, portanto, não recebem o incremento de ISSQN em suas receitas tributárias.

4 O IMPACTO DAS CONCESSÕES PARA OS MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA

4.1. Área de estudo

Criada em 2016⁵, a Região Metropolitana de Ribeirão Preto se localiza no estado de São Paulo e reúne ao todo, 34 municípios limítrofes e próximos a cidade de Ribeirão Preto – SP. Atualmente a região possui uma população próxima de 1,7 milhão de habitantes⁶, representando 3,8% do Estado e 0,17% do País, e está cercada por eixos rodoviários importantes que ligam a região central paulista com outras regiões mais interiores, como Rodovia Anhanguera (SP-330) e a rodovia Cândido Portinari (SP-334).

Como cidade-sede da Região Metropolitana, Ribeirão Preto (RMRP) concentra grande parte da densidade populacional e das infraestruturas e serviços que integram a região, sendo assim considerada como uma cidade com grande centralidade da região onde estão localizados estruturas de atendimento de saúde como o Hospital das Clínicas, além de serviços de consumo como Shopping Centers etc., que são utilizados não somente pelos habitantes da cidade mas também pela população dos municípios vizinhos, promovendo um fluxo dinâmico de pessoas entre os municípios da RMRP que realizam diariamente um movimento pendular entre os municípios dessa região metropolitana.

A RMRP, localizada no noroeste do estado de São Paulo, é composta de trinta e quatro Municípios, sendo esses: Altinópolis, Barrinha, Batatais, Brodowski, Cajuru, Cássia dos Coqueiros, Cravinhos, Dumont, Guariba, Guatapar, Jaboticabal, Jardinópolis, Luís Antônio, Mococa, Monte Alto, Morro Agudo, Nuporanga, Orândia, Pitangueiras, Pontal, Pradópolis, Ribeirão Preto, Sales de Oliveira, Santa Cruz da Esperança, Santa Rita do Passa Quatro, Santa Rosa de Viterbo, Santo Antônio da Alegria, São Simão, Serra Azul, Serrana, Sertãozinho, Taiuva, Tambaú e Taquaral (Mapa 1, abaixo)

⁵ ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO (Município). Lei Complementar n 1.290, de 06 de julho de 2016. **Cria A Região Metropolitana de Ribeirão Preto e D Providências Correlatas**. São Paulo, SP: Alesp, 06 jul. 2016. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei.complementar/2016/lei.complementar-1290-06.07.2016.html>. Acesso em: 05 set 2022.

⁶ Fonte: EMPLASA. Disponível em <https://emplasa.sp.gov.br/RMRP> (acessado em 05/05/2022)

III - a utilização racional do território, dos recursos naturais e culturais e a proteção do meio ambiente, mediante o controle da implantação dos empreendimentos públicos e privados na região;

IV - a integração do planejamento e da execução das funções públicas de interesse comum aos entes públicos atuantes na região;

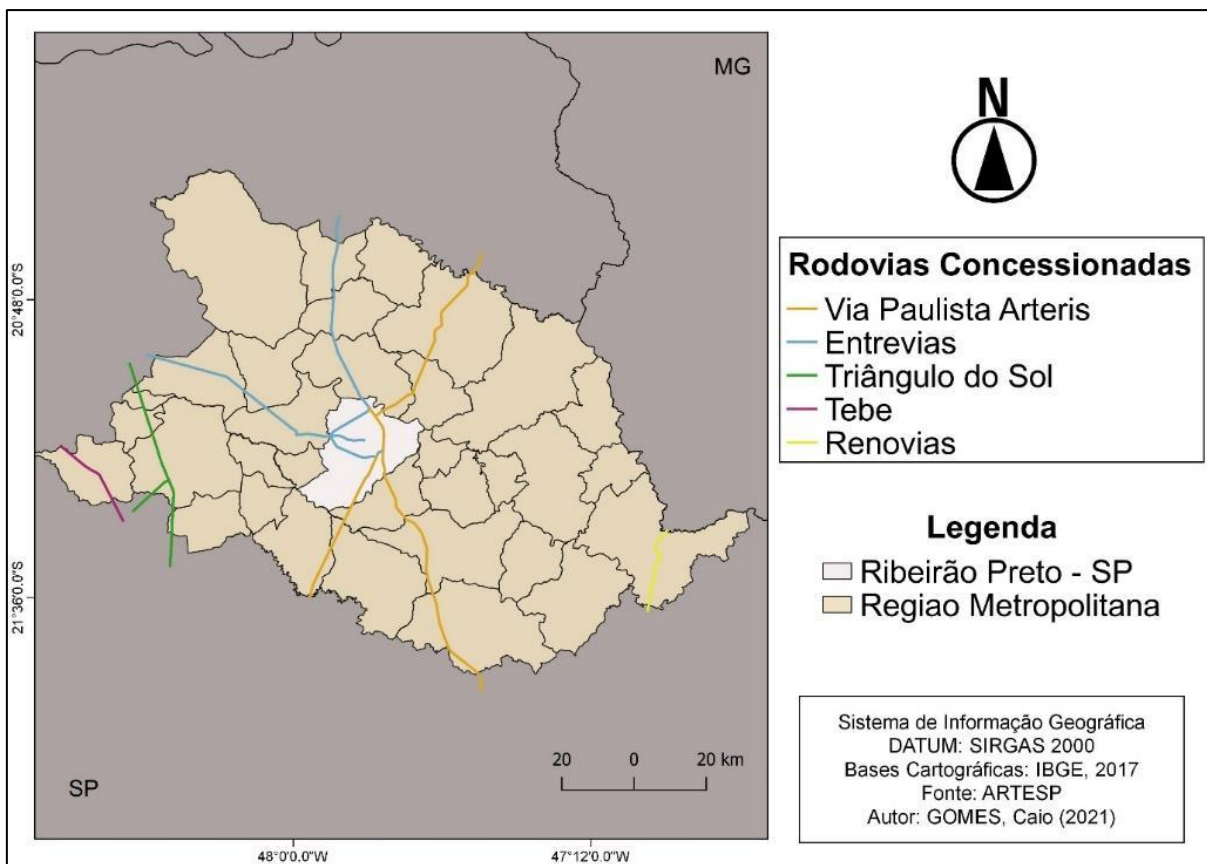
V - a redução das desigualdades regionais.

O estudo de “Regiões de Influência das Cidades” conduzido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) que aponta a hierarquia dos centros urbanos e suas regiões de influência propõe uma classificação tendo como base a intensidade das ligações entre os municípios. Essa classificação parte de cinco grandes níveis, sendo estes: I) Metrópole; II) Capital regional; III) Centro sub-regional; IV) Centro de Zona e V) Centro Local.

Conforme o último estudo lançado (IBGE, 2018), destacam-se os municípios de Ribeirão Preto que foi classificado como Capital regional A, Sertãozinho, classificado como Centro sub-regional A e Jaboticabal e Orlândia, classificados como Centro sub-regional B. Por meio desse estudo é possível traçar os principais pontos de interação dentro da Região Metropolitana. Essa, por sua vez, ocorre majoritariamente por vias rodoviárias. Dessa forma, pode-se projetar que os principais fluxos rodoviários passam por pelo menos esses municípios.

Entre as 20 concessionárias atuantes nas rodovias concedidas no estado de São Paulo, os grupos Renovias, TEBE S/A, AB Triângulo do Sol (AB Concessões S.A.), Entrevias (grupo Pátria Investimentos) e Arteris S.A. (*joint venture* entre o fundo de investimento canadense Brookfield e o grupo espanhol Abertis) são responsáveis pelas principais vias do eixo rodoviário da Região Metropolitana de Ribeirão Preto (Mapa 2, abaixo). Nota-se que entre as concessionárias atuantes na Região Metropolitana de Ribeirão Preto, há a presença de fundos de investimentos em duas delas: Entrevias e Arteris S.A.

Mapa 2 – Rodovias concessionadas na Região Metropolitana de Ribeirão Preto - SP



Fonte: ARTESP. Elaborado pelo autor

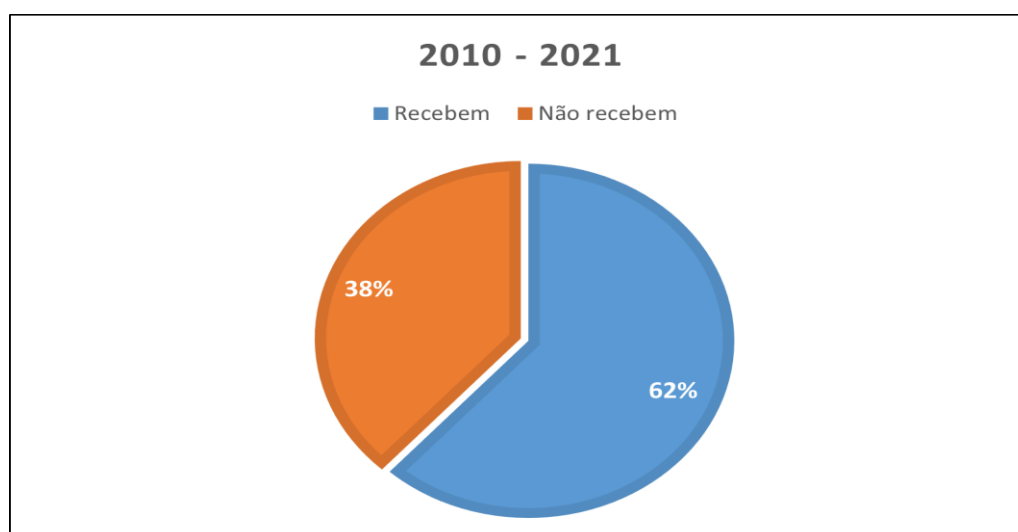
4.2. Análise dos dados

Os dados analisados a seguir foram solicitados e adquiridos em conjunto com a Agência a Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) por meio do Serviço de Informação ao Cidadão (SIC). Os dados entregues possuem um recorte temporal de 2010 - 2021 e foram devidamente organizados e tabulados com o intuito de gerar produtos que jogam luz sobre as consequências do processo de concessão de rodovias na Região Metropolitana de Ribeirão Preto.

A priori, conforme o mapa 2, nota-se que a maior parte das rodovias concessionadas na RMRP convergem para o município de Ribeirão Preto – SP e estas estão concentradas a oeste da Região Metropolitana. A exceção se encontra no trecho rodoviário da SP-340 administrado pela concessionária Renovias que corta o município de Mococa-SP. Cabe lembrar, como discutido no capítulo 3 que a presença de uma rodovia concessionada no território de um município representa que este recebe, por meio do Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISSQN), uma parte dos 5% das receitas totais da concessionária.

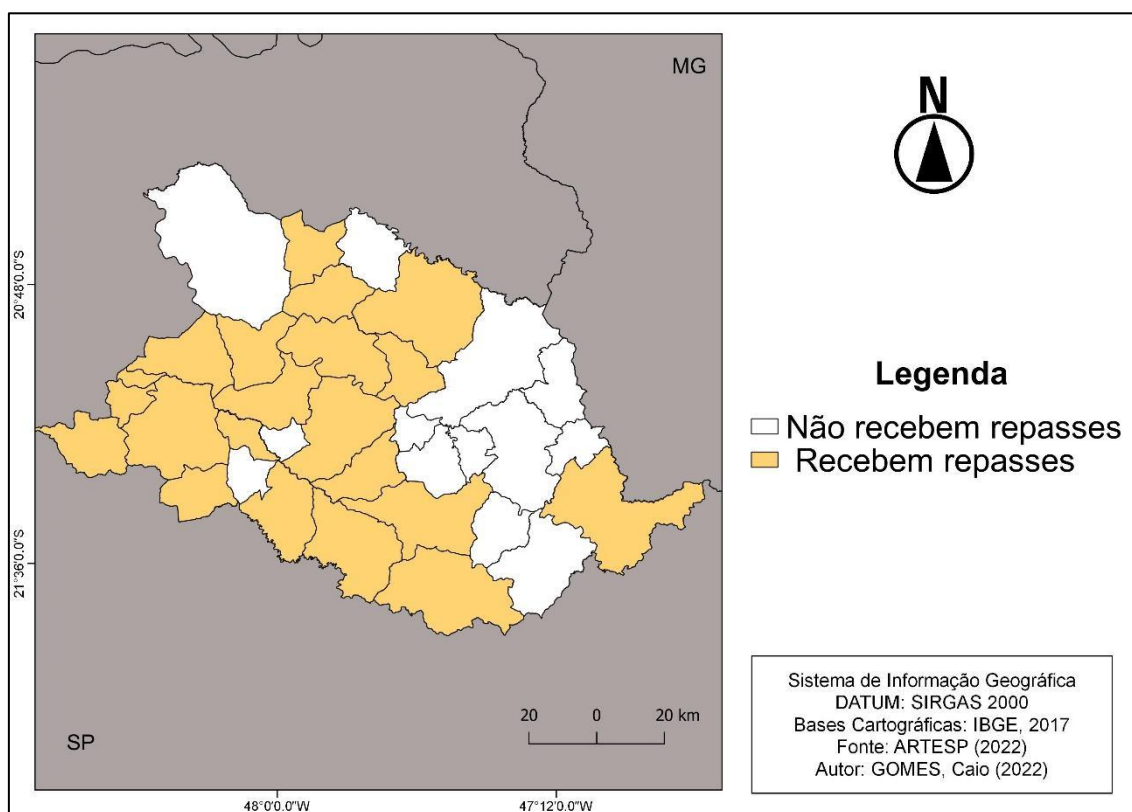
Assim, do total de 34 municípios da Região Metropolitana de Ribeirão Preto, 21 recebem repasses das concessionárias (62%) enquanto os outros 13 (38%) acabam por não receber o repasse por meio de ISSQN, pois não há rodovias concessionadas que cortam o seu território. Com base na análise do mapa 3, aponta-se que a porção leste da Região Metropolitana concentra os municípios que não recebem repasses de ISSQN, com exceção ao município de Mococa – SP.

Gráfico 1 – Porcentagem de municípios que recebem o repasse de ISSQN



Fonte: ARTESP. Elaborado pelo autor

Mapa 3 – Repasses de ISSQN aos municípios da Região Metropolitana de Ribeirão Preto

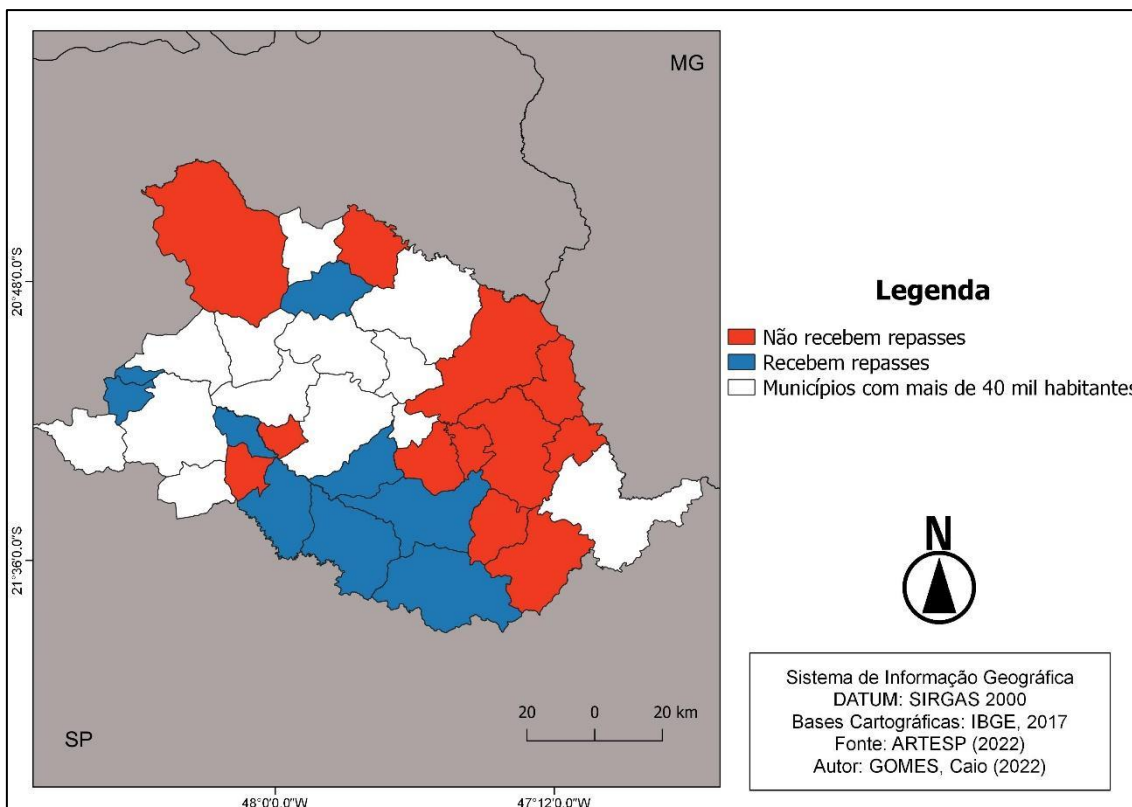


Fonte: ARTESP. Elaborado pelo autor

Uma das consequências do processo de concessão das rodovias no estado de São Paulo é a desigualdade intrarregional, devido ao repasse restrito a alguns municípios gerando um realce fiscal para aqueles que possuem rodovias concessionadas em seu território. O mapa 4 espacializa essa consequência. Levando em consideração que 21 municípios (62%) da RMRP possuem até 40 mil habitantes, 9 acabam por receber, sendo esses: Barrinha, Cravinhos, Guatapar, Luís Antônio, Sales de Oliveira, Santa Rita do Passa Quatro, São Simão, Tavua e Taquaral. Delimitou-se número de habitantes por entender que a RMRP  composta majoritariamente por municípios com até 40 mil habitantes e que esses possuem uma gerao de tributos baixa.

Assim, pode-se apontar que os processos de concessão de rodovias na RMRP colocam em risco o quinto inciso da Lei Complementar n1.290 que visa uma reduo das desigualdades regionais, tendo em vista que uma das suas consequências  a contribuio para com as disparidades regionais.

Mapa 4 – Repasses de ISSQN aos municípios com até 40 mil habitantes



Fonte: ARTESP. Elaborado pelo autor

Os municípios supracitados recebem um acréscimo nos seus respectivos cofres públicos através dos repasses de ISSQN por parte das concessionárias, movimento este que não ocorre nos outros 12 municípios. Portanto, apesar desses municípios possuírem um número de habitantes muito próximo, suas receitas tributárias apresentam cenários diferentes, dificultando, assim, àqueles que não recebem repasses manobras para possíveis investimentos locais.

Quadro 1 – Participação dos repasses das concessionárias no total de ISSQN recolhido pelos municípios no ano de 2021.

PREFEITURAS	ISSQN Rodovias	Participação		Concessionárias
Prefeitura Municipal de Altinópolis - SP	0	0,0%	0	
Prefeitura Municipal de Barrinha - SP	163.358,01	4,1%	1	TRIÂNGULO DO SOL
Prefeitura Municipal de Batatais - SP	1.413.118,03	14,5%	1	VIA PAULISTA ARTERIS
Prefeitura Municipal de Brodowski - SP	595.884,66	12,0%	1	VIA PAULISTA ARTERIS
Prefeitura Municipal de Cajuru - SP	0	0,0%	0	
Prefeitura Municipal de Cássia dos Coqueiros - SP	0	0,0%	0	
Prefeitura Municipal de Cravinhos - SP	2.146.250,33	22,9%	1	VIA PAULISTA ARTERIS
Prefeitura Municipal de Dumont - SP	0	0,0%	0	
Prefeitura Municipal de Guariba - SP	323.819,74	6,1%	1	TRIÂNGULO DO SOL
Prefeitura Municipal de Guataporá - SP	432.277,66	18,4%	1	VIA PAULISTA ARTERIS
Prefeitura Municipal de Jaboticabal - SP	1.890.461,71	8,8%	1	TRIÂNGULO DO SOL
Prefeitura Municipal de Jardinópolis - SP	2.423.962,51	27,7%	2	VIA PAULISTA ARTERIS/ ENTREVIAS
Prefeitura Municipal de Luís Antônio - SP	252.969,00	4,3%	1	VIA PAULISTA ARTERIS
Prefeitura Municipal de Mococa - SP	2.696.593,36	24,1%	1	RENOVIAS
Prefeitura Municipal de Monte Alto - SP	215.328,49	2,2%	1	TEBE
Prefeitura Municipal de Morro Agudo - SP	0	0,0%	0	
Prefeitura Municipal de Nuporanga - SP	0	0,0%	0	
Prefeitura Municipal de Orlândia - SP	1.558.132,96	16,7%	1	ENTREVIAS
Prefeitura Municipal de Pitangueiras - SP	1.023.994,06	15,7%	1	ENTREVIAS
Prefeitura Municipal de Pontal - SP	278.922,52	4,4%	1	ENTREVIAS
Prefeitura Municipal de Pradópolis - SP	0	0,0%	0	
Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto - SP	5.404.606,06	1,4%	2	VIA PAULISTA ARTERIS/ ENTREVIAS
Prefeitura Municipal de Sales Oliveira - SP	1.341.289,52	46,6%	1	ENTREVIAS
Prefeitura Municipal de Santa Cruz da Esperança - SP	0	0,0%	0	
Prefeitura Municipal de Santa Rita do Passa Quatro - SP	2.800.027,12	0,0%	1	VIA PAULISTA ARTERIS
Prefeitura Municipal de Santa Rosa de Viterbo - SP	0	0,0%	0	
Prefeitura Municipal de Santo Antônio da Alegria - SP	0	0,0%	0	
Prefeitura Municipal de São Simão - SP	3.194.847,73	51,3%	1	VIA PAULISTA ARTERIS
Prefeitura Municipal de Serra Azul - SP	0	0,0%	0	
Prefeitura Municipal de Serrana - SP	0	0,0%	0	
Prefeitura Municipal de Sertãozinho - SP	2.108.935,24	4,0%	2	ENTREVIAS/ TRIÂNGULO DO SOL
Prefeitura Municipal de Taiúva - SP	422.857,38	45,8%	1	TRIÂNGULO DO SOL
Prefeitura Municipal de Tambaú - SP	0	0,0%		
Prefeitura Municipal de Taquaral - SP	300.451,28	50,2%	1	TRIÂNGULO DO SOL

Fonte: ARTESP

Como defendido, o processo de concessão de rodovias no estado de São Paulo se apresenta como um ponto crucial para determinados municípios, tendo em vista que o valor referente ao Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza, apresenta-se como um recurso importante na receita corrente dos municípios, pois viabiliza a realização de projetos e investimentos próprios em infraestruturas, principalmente àqueles com baixo índice populacional cuja geração de tributos próprios (ISSQN e IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano) é baixa. Logo, no contexto dos municípios menores, essa arrecadação será mais expressiva nas receitas públicas municipais do que em municípios maiores os quais possuem um recolhimento mais diversificado e elevado.

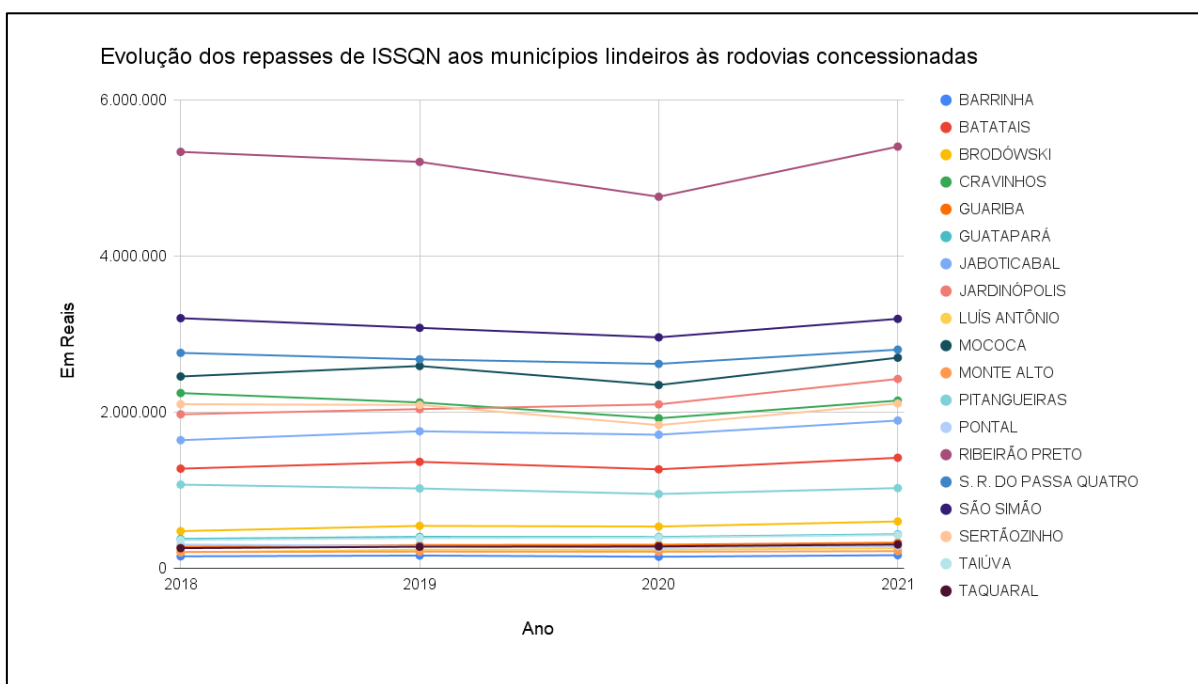
O quadro 1 joga luz sobre as consequências do processo supracitado na Região Metropolitana de Ribeirão Preto, tendo como recorte temporal o ano de 2021.

No caso dos maiores municípios da RMRP – Ribeirão Preto e Sertãozinho – apesar de concentrarem algumas das infraestruturas rodoviárias concessionadas, há um recolhimento mais diversificado e elevado em relação a outros tributos. Logo, os repasses, apesarem de altos, não representam uma grande participação do repasse total de ISSQN recolhido pelo município no ano.

Entretanto, cabe ressaltar os casos de quatro municípios: Sales de Oliveira, São Simão, Taiúva e Taquaral. A participação do valor repassado pelas concessionárias no valor total recolhido pelo município via ISSQN, chega próximo dos 50%. Por conseguinte, nota-se que as prefeituras em questão possuem uma alta dependência desses recursos no orçamento público. Soma-se a isso, que nos quatro cenários, o repasse é feito por apenas uma concessionária. Ou seja, no contexto de Sales de Oliveira, a Entrevias foi responsável pelo repasse de 46,6% do total de ISSQN que a prefeitura recolheu no ano de 2021. No caso de São Simão, a concessionária Via Paulista Arteris foi responsável pelo repasse de um valor que representa 51,3% do total de ISSQN recolhido pelo município. E nos contextos de Taiúva e Taquaral, a concessionária Triângulo do Sol foi responsável pelo repasse de 45,8% e 50,2% do total de ISSQN recolhido pela prefeitura.

Ademais, por meio dos dados disponibilizados pela ARTESP, nota-se uma estabilização dos repasses às prefeituras, ou seja, não há grandes disparidades nos valores repassados pelas concessionárias a cada ano. Dessa forma, os municípios privilegiados por serem lindeiros a rodovias concessionadas têm conhecimento que anualmente receberam determinados valores no seu orçamento municipal (gráfico 2).

Gráfico 2 – Evolução dos repasses de ISSQN aos municípios lindeiros às rodovias concessionadas



Fonte: ARTESP. Elaborado pelo autor

Tendo em vista o gráfico 2, nota-se que mesmo com o contexto de instabilidade devida à Pandemia de Sars-Covi-2 (Novo Coronavírus), principalmente nos primeiros meses do ano de 2020 com o fechamento total do comércio e restrições de circulações entre municípios e estados, não houve uma queda significativa nos valores repassados às prefeituras naquele ano, sendo que no ano de 2021 os números voltaram aos patamares anteriores à pandemia.

Concomitante, expõe-se os dados referentes ao Volume Diário Médio (VDM) no mesmo período (quadro 2). Nota-se que apesar do cenário pandêmico, os níveis de circulação se mantiveram relativamente estáveis. Isto é, apesar da sensação de uma queda repentina na circulação comercial e de pessoas, os números apontam que a circulação ficou próximo das médias anuais e no ano de 2021, retornou-se aos níveis pré-pandemia.

Quadro 2 – Volume Diário Médio (VDM) de alguns municípios da Região Metropolitana de Ribeirão Preto

Posto de coleta						VDM 2018	VDM 2019	VDM 2020	VDM 2021
Posto	Concessionária	Rodovia	Denominação	Praça de Pedágio	Sentido	Total	Total	Total	Total
312	ViaPaulista	SP 330	Via Anhanguera	Sta Rita do Passa Quatro	Norte	9.491	9.897	9.029	9.474
601	Tebe	SP 323	Rod. Orlando Chesini Ometto	Monte Alto	Norte	1.534	1.541	1.397	1.410
432	ViaPaulista	SP 330	Via Anhanguera	São Simão Norte	Norte	9.881	10.140	8.439	9.955
334	Triângulo do Sol	SP 333	Rod. Carlos Tonani	Jaboticabal	Leste	3.209	3.294	2.578	2.897

Fonte: ARTESP. Elaborado pelo autor

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Reiterando Oliveira (2016), a contribuição da Geografia para a análise dos processos de concessões de infraestruturas de transportes tem como foco as suas implicações indiretas nas atividades produtivas no território, isto é, cabe a geografia compreender as estratégias dos agentes envolvidos e as transformações geradas no território. Segundo o autor, os processos de concessões e privatizações das infraestruturas visam, além de outros interesses envolvidos, adequar o Estado brasileiro às normatizações mundiais de circulação de mercadorias e capitais. Esses processos garantem aos investidores e principais corporações a circulação de suas mercadorias e seus capitais com menos atrito e que esse cenário não modifique com uma iminente mudança de governo.

Em suma, pode-se apontar que as concessões rodoviárias são um caminho seguro para investimento de capitais ociosos e uma acumulação rápida de capitais. Isso só foi possível devida redução das barreiras para atuação das empresas e corporações em áreas antes pública, fruto da neoliberalização da economia.

Desde o final da década de 1990, o estado de São Paulo vem promovendo licitações com o intuito de conceder suas principais infraestruturas rodoviárias para a iniciativa privada. Para tal, o Estado elabora contratos que garantem aos investidores um caminho seguro de investimento, tendo em vista que a parte onerosa fica ao papel do Estado, ou seja, cabe a este a idealização, a elaboração e a construção das rodovias. Em contrapartida, cabe as concessionárias a manutenção das infraestruturas, assim como oferecer serviços pertinentes aos usuários.

Assim, com as concessões, o número de praças de pedágios vem aumentando, tendo em vista que se apresenta como principal ferramenta das concessionárias para a captação de recursos. Além disso, o estado de São Paulo se destaca por ser aquele que cobra as maiores tarifas de pedágio do Brasil. Como contrapartida, o discurso proferido pelo Estado e pelas concessionárias são que por meio das concessões os usuários encontrarão rodovias com boas condições de tráfego e infraestrutura, dispondo de serviços telefônicos, de socorro médico, mecânico e entre outros.

Outra consequência do modelo de concessão rodoviária do estado de São Paulo é o mecanismo da sucção da renda local sob a égide da financeirização. A proposição do mecanismo de sucção da poupança popular cunhada por Santos (2004), identifica como os oligopólios do comércio se comportavam como mecanismos

de sucção da renda dos mais pobres pelos circuitos superiores. Por conseguinte, entende-se que o modelo de concessão rodoviária do estado de SP é um exemplo atualizado e aprimorado desse mecanismo, tendo em vista que a renda que seria circulada localmente, no caso desse estudo, nos municípios da Região Metropolitana de Ribeirão Preto, é retida nas praças de pedágio que remunerarão a concessionária e, sobretudo, seus investidores. Além do mais, o pedágio onera indiretamente os outros habitantes, pois encarece o transporte de mercadorias.

Uma das formas do Estado garantir que o investimento será seguro e com retorno assegurado, é a concessão e pedagiamento de trechos rodoviários mais importantes do Estado – aqueles com maiores índices de Volume Diário Médio Diário (VDM). Ao fazer esse movimento, interfere-se diretamente o preço final de produtos e mercadorias consumidas internamente encarecendo-os, tendo em vista que são majoritariamente transportadas via rodovias. Além disso, causa-se desequilíbrios regionais, tendo em vista que a lógica das empresas privadas é a busca do lucro e divisão dos dividendos aos investidores. Portanto, as grandes corporações mostrarão interesse em áreas e regiões cuja dinâmica possa retornar o seu investimento, logo, as regiões menos atrativas estarão suscetíveis ao abandono.

Aponta-se, geralmente que os estados que possuem mais trechos em concessão são os que apresentam rodovias com boas ou ótimas condições. Entretanto, Oliveira (2016) procura desmitificar, por meio dos seus estudos que a qualidade rodoviária é fruto apenas de eficiência das concessionárias. Para o autor, a maioria dos trechos concedidos são aqueles que já estavam em melhores condições quando comparados com os que não são colocados em leilão. Ademais, o Estado realiza investimentos massivos nas rodovias, recuperando o pavimento antes de oferecer os lotes para concessão para que sejam mais atrativos. Dessa forma, o mérito das empresas concessionárias na eficiência administrativa, provém de uma participação do Estado no processo que não é evidenciada. Com a ausência do Estado no planejamento e provedor do serviço rodoviário, perde-se, assim uma margem de manobra que possibilitaria investimentos para o melhoramento de infraestrutura viária de regiões carentes.

Em suma, como decorrências dos aumentos de processos de concessões e pedagiamento das rodovias do estado de São Paulo, tendo como recorte espacial a Região Metropolitana de Ribeirão Preto, pode-se apontar que o atual cenário é

relevante para os principais agentes envolvidos. Para o Estado, há uma redução considerável com as despesas relacionadas a infraestruturas rodoviárias, além de um retorno financeiro firmado nos contratos via ônus fixo. Por outro lado, as concessionárias, responsáveis pela manutenção das infraestruturas (parte menos onerosa) aumentam suas receitas por meio da implantação dos pedágios garantindo assim sua lucratividade e um investimento seguro e duradouro.

Para os municípios lindeiros às rodovias concessionadas fica garantido repasses anuais das concessionárias via Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISSQN), gerando um realce fiscal nos seus orçamentos, logo, um aumento da arrecadação das empresas concessionadas significa um aumento de repasse. Para a sociedade e os usuários, fica o custo alto de se locomover entre os municípios e consumir internamente produtos mais encarecidos devido as altas taxas de tarifas dos principais trechos rodoviários.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTAS JR., R. M. **Território e regulação: espaço geográfico, fonte material e não-formal do direito**. São Paulo: Associação Editorial Humanitas: Fapesp, 2005.

ALMEIDA, Monica Piccolo. **Programa de Desestatização do Governo Collor: uma leitura gramsciana**. Laboratório de História-Econômico Social. Texto de Discussão n. 10, pp. 1-9, 2007.

CATAIA, M. Território usado e federação: articulações possíveis. **Educação & Sociedade**, vol. 34, n. 125, 2013, pp. 1135-1151

CHESNAIS, F. A mundialização do capital. São Paulo: Xamã, 1996.

CHESNAIS, F. O capital portador de juros: acumulação, internacionalização, efeitos econômicos e políticos. In: CHESNAIS, F. (Org.). **A finança mundializada: raízes sociais e políticas, configuração, consequências**. São Paulo: Boitempo, 2005.

CONTEL, F. A financeirização do território brasileiro: dos bancos comerciais às fintechs, 2020. In: CARLOS, A; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da .**Brasil, presente!**. São Paulo : FFLCH/USP , 2020.

CONTEL, F. B. **Finanças municipais e território. Horizontalidades e verticalidades no município de Bauru (SP)**. **Dissertação** de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2001.

CONTEL, F.B. **Território e finanças. Técnicas, Normas e Topologias Bancárias no Brasil**. São Paulo: Annablume. 2011.

COSTA, Bruno Moreira Riani; GALLO, Fabricio. Concessão rodoviária como plataforma de valorização financeira: expressão do uso corporativo do território. **Terra Livre**, v. 1, n. 54, p. 321-361, 2020.

GALLO, F. Aspectos da reorganização das solidariedades federativas no território nacional: o engessamento tributário planejado no Brasil e a difusão seletiva do meio técnico-científico-informacional. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 33, p. 355-372, 2013.

GALLO, Fabricio; BASTIANI, P. Concessões de rodovias em São Paulo e a relevância dos repasses de ISSQN dos pedágios na composição dos orçamentos municipais. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 7, n. 2, p. 249-272, 2017.

GALLO, Fabricio. PROGRAMA DE CONCESSÃO DE RODOVIAS EM SÃO PAULO E NOVOS AGENTES ECONÔMICOS DO PERÍODO CONTEMPORÂNEO. UMA LEITURA GEOGRÁFICA DO PLANEJAMENTO GOVERNAMENTAL E DOS REPASSES DE ISSQN AOS PEQUENOS MUNICÍPIOS. **Caminhos de Geografia**, v. 21, n. 77, p. 165–179-165–179, 2020.

HARVEY, D. O novo imperialismo. São Paulo: Loyola, 2004.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Regiões de influência das cidades**. Brasília: IBGE. 2018. Disponível em:

<https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/redes-e-fluxos-geograficos/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html?=&t=acesso-ao-produto>.

ISNARD, H. O Espaço do Geógrafo. In **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, 36(258-259): 5-16, jul./dez., 1978.

LENCIONI, S. O capital e seu espaço. Para além de produzir valor e espaço, o capital produz o desenvolvimento geográfico desigual. *Confins* [Online], 44, 2020. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/26177>. Acesso em: 10 set. 2020.

MACHADO, L. C. K. I. **Concessões de rodovias** – mito e realidade. São Paulo: Prêmio Editorial, 2005.

OLIVEIRA, C.A.; SPOSITO, E. S. Estado de São Paulo: dinâmica econômica, concessões rodoviárias e análise dos indicadores PIB e IDH. In **Geografia em atos**, n. 7, v.1. Presidente Prudente, 2007.

PETRAS, James. **Neoliberalismo**: América Latina, Estados Unidos e Europa. Blumenau: Editora da FURB, 1999.

RIBEIRÃO PRETO. Secretaria da Saúde. **Plano Municipal de Saúde de Ribeirão Preto 2022-2025**. Ribeirão Preto, 2021. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/pdf/saude171202108.pdf>.

RIBEIRO, T. B.; TONETO JÚNIOR, R. As receitas tributárias das praças de pedágio e as finanças públicas municipais: uma análise do esforço fiscal no estado de São Paulo. **Planejamento e Políticas Públicas (PPP)**, Brasília, n. 27, p. 117-139, jun./dez. 2004.

SANTOS, M. **A natureza do espaço. Técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: EDUSP, 2002 [1996]. Coleção Milton Santos, n. 1

SANTOS, M. O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos. São Paulo: Edusp, 2004. (Coleção Milton Santos; 4).

SÃO PAULO (Estado). GOVERNO ESTADO SÃO PAULO. PROCESSO Artesp 030.905/2018. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**. Seção I, Poder Executivo, São Paulo, v. 130, n.50, p.4, 13 mar. 2020.

SILVA, A. M. B.; TEIXEIRA, S. H. O. Planejamento corporativo do território brasileiro: contribuição geográfica à análise crítica da concessão aeroportuária. **Geosp – Espaço e Tempo** (Online), v. 23, n. 2, p. 242-261, ago. 2019. ISSN 2179-0892.

SILVEIRA, M. L. Ao território usado a palavra: pensando princípios de solidariedade socioespacial. In VIANA, A. L. d'Á.; IBAÑEZ, N.; ELIAS, P. E. M. (Org.). **Saúde, desenvolvimento e território**. São Paulo: Aderaldo & Rotschild, 2009.

WERNER, Deborah. Neoliberalização da infraestrutura: mudanças regulatórias e configuração do setor elétrico brasileiro (1990-2018). **Semestre Económico**, v. 22, n. 50, p. 151-177, 2019.

ANEXO A – REPASSES DE PEDÁGIO AOS MUNICÍPIOS DA(S) CONCESSIONÁRIA(S) AUTOVIAS – ARTERIS (2010 – 2021)

Prefeituras	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
BATATAIS	798.487,69	859.816,74	934.743,65	1.013.671,28	1.101.340,53	1.122.601,55	1.163.852,72	1.241.730,57	1.273.128,21	1.360.670,97	1.264.754,14	1.413.118,03
BRODÓWSKI	295.933,69	318.663,31	346.432,56	375.684,54	408.176,31	416.056,01	431.344,42	460.207,32	471.843,85	539.058,90	530.700,64	595.884,66
CRAVINHOS	1.480.288,40	1.630.764,48	1.787.511,29	1.962.896,37	2.054.426,84	2.053.072,75	2.049.110,41	2.196.273,05	2.242.893,30	2.122.477,16	1.919.095,27	2.146.250,33
GUATAPARÁ	260.282,20	296.539,95	328.677,08	356.831,58	396.163,94	388.466,98	412.053,08	429.781,35	372.489,03	398.739,08	396.881,80	432.277,66
JARDINÓPOLIS	265.273,88	285.648,64	310.540,90	336.762,25	365.887,78	372.951,10	386.655,58	412.528,18	422.959,14	483.721,74	476.625,65	535.167,83
LUÍS ANTÔNIO	121.853,76	138.828,21	153.873,51	167.054,35	185.468,20	181.864,76	192.906,86	201.206,53	201.427,04	233.342,21	232.255,34	252.969,00

RIBEIRÃO PRETO	1.988.7 35,26	2.195.6 02,40	2.408.3 49,80	2.640.572 ,39	2.783.2 49,91	2.778.538 ,97	2.794.147 ,42	2.986.141 ,63	3.044.1 23,73	2.968.1 16,88	2.726.5 04,08	3.039.981 ,15
S. R. DO PASSA QUATRO	1.831.5 61,88	2.013.1 35,73	2.204.9 25,75	2.423.192 ,51	2.525.5 10,10	2.527.343 ,92	2.511.016 ,76	2.696.934 ,48	2.758.2 52,85	2.675.4 35,61	2.617.2 86,35	2.800.027 ,12
SÃO SIMÃO	2.127.2 92,16	2.338.1 83,54	2.560.9 40,64	2.814.449 ,48	2.933.2 87,61	2.935.417 ,53	2.916.454 ,14	3.132.390 ,78	3.203.6 09,80	3.079.3 91,73	2.957.6 58,62	3.194.847 ,73

Fonte: ARTESP (via solicitação pelo SIC), adaptado pelo autor

ANEXO B – REPASSES DE PEDÁGIO AOS MUNICÍPIOS DA(S) CONCESSIONÁRIA(S) VIA NORTE – ENTREVIAS 2010 – 2021)

Prefeituras	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
JARDINÓPOLIS	1.115.802,48	1.253.838,27	1.401.097,37	1.595.289,79	1.691.723,12	1.659.590,69	1.659.383,12	1.753.484,82	1.547.538,98	1.553.210,65	1.621.323,20	1.888.794,68
ORLÂNDIA	976.250,32	1.097.022,14	1.225.863,70	1.395.768,66	1.480.141,19	1.452.027,53	1.451.845,93	1.534.178,45	1.309.476,97	1.281.297,92	1.337.486,35	1.558.132,96
PITANGUEIRAS	676.372,89	734.429,56	808.773,15	884.249,43	935.385,45	967.250,54	1.065.234,66	1.157.087,79	955.745,14	898.423,33	825.614,83	890.460,13
PONTAL	212.559,19	230.804,29	254.167,76	277.887,16	293.957,32	303.971,36	334.764,18	363.630,25	299.796,07	281.416,87	258.610,76	278.922,52
RIBEIRÃO PRETO	1.572.003,97	1.781.897,07	1.972.402,76	2.188.822,27	2.336.960,19	2.383.316,44	2.479.492,26	2.626.277,06	2.292.963,47	2.240.527,22	2.034.775,94	2.364.624,91
SALES OLIVEIRA	840.383,17	944.346,87	1.055.257,23	1.201.516,13	1.274.146,31	1.249.945,30	1.249.788,96	1.325.503,43	1.127.236,56	1.102.981,27	1.151.350,03	1.341.289,52
SERTÃOZINHO	1.176.690,22	1.334.073,85	1.470.707,16	1.613.654,26	1.726.475,82	1.789.555,24	1.897.217,34	2.015.020,79	1.788.827,41	1.759.047,75	1.532.288,99	1.767.863,50

Fonte: ARTESP (via solicitação pelo SIC), adaptado pelo autor

ANEXO C – REPASSES DE PEDÁGIO AOS MUNICÍPIOS DA CONCESSIONÁRIA TRIÂNGULO DO SOL (2010 – 2021)

Prefeituras	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
BARRINHA	83.496,72	97.965,18	104.338,72	116.792,35	127.544,14	131.894,98	139.563,43	146.565,34	148.841,56	158.480,05	143.361,07	163.358,01
GUARIBA	137.163,10	159.795,39	184.452,70	198.823,11	211.477,86	230.129,57	240.293,40	267.821,73	273.294,08	293.116,20	297.018,67	323.819,74
JABOTICABAL	856.666,02	1.000.720,41	1.120.959,92	1.225.197,87	1.316.150,69	1.405.265,62	1.474.535,48	1.608.330,50	1.638.384,47	1.752.694,17	1.708.679,61	1.890.461,71
PITANGUEIRAS	56.562,10	65.895,02	76.062,99	81.988,91	87.207,38	94.898,79	99.090,08	110.441,96	112.698,62	120.872,68	122.481,93	133.533,93
SERTÃOZINHO	174.331,06	204.539,46	217.846,62	243.848,27	266.296,73	275.380,75	291.391,57	306.010,68	310.763,18	330.887,17	299.320,59	341.071,74
TAIÚVA	179.113,31	208.667,50	240.866,08	259.631,53	276.156,64	300.512,82	313.785,19	349.732,84	356.878,84	382.763,42	387.859,44	422.857,38
TAQUARAL	127.264,70	148.263,73	171.141,67	184.475,03	196.216,54	213.522,25	222.952,62	248.494,36	253.571,79	271.963,46	275.584,33	300.451,28

Fonte: ARTESP (via solicitação pelo SIC), adaptado pelo autor

ANEXO D – REPASSES DE PEDÁGIO AOS MUNICÍPIOS DA CONCESSIONÁRIA TEBE (2010 – 2021)

Prefeitura	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Monte Alto	130.105,90	139.880,12	157.544,84	172.826,04	188.409,15	190.152,36	205.560,48	211.679,86	203.870,45	208.779,66	207.014,14	215.328,49

Fonte: ARTESP (via solicitação pelo SIC), adaptado pelo autor

ANEXO E – REPASSES DE PEDÁGIO AOS MUNICÍPIOS DA CONCESSIONÁRIA RENOVIAS (2010 – 2021)

Prefeituras	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Mococa	1.542.405,09	1.732.297,64	1.898.193,24	2.030.791,57	2.169.674,64	2.251.036,39	2.342.633,20	2.479.264,98	2.455.496,88	2.589.875,66	2.345.906,31	2.696.593,36

Fonte: ARTESP (via solicitação pelo SIC), adaptado pelo autor

