

# PRIVATIZAÇÃO E POLÍTICAS REGULATÓRIAS NA ÁREA DE TRANSPORTES: OS CASOS DO BRASIL E DA ARGENTINA

Alketa Peci \*  
Bianor Scelza Cavalcanti\*\*

## RESUMO

Este trabalho apresenta alguns dos resultados referentes a uma pesquisa cujo principal objetivo foi analisar a experiência internacional na área de regulação, especificamente com relação às políticas públicas de transporte, de modo a oferecer um quadro de referência que visa facilitar o processo de consolidação dos órgãos reguladores de transportes. A análise concentra-se nas características do novo formato regulatório no Brasil e na Argentina. Fatores comuns impulsionaram o processo de reestruturação do setor de transportes nos dois países, cujas raízes encontram-se, principalmente, no processo de reforma do Estado que teve início na década de noventa. Para tanto, descreve-se o processo de reestruturação do setor rodoviário e ferroviário no Brasil, enfatiza-se o papel das agências reguladoras federais e estaduais em diferentes segmentos do setor, destacam-se os motivos comuns que impulsionaram a reforma nos dois países, comparam-se estruturas institucionais e organizacionais regulatórias e diferenciam-se estratégias de regulação.

## ABSTRACT

This paper presents some of the results of a research whose main objective was the analysis of the international experience in regulation, specifically, public policies related to transportation, in order to offer a conceptual frame of reference for the consolidation of regulatory agencies. The analysis highlights the main features of regulatory framework in Brazil and Argentina. Common factors were found at the basis of the restructuring processes in both countries, those mainly related to the State Reform initiated at the beginning of the nineties. The restructuring process in surface transportation in Brazil is described, the role of regulatory agencies in state and federal level is highlighted, the principal motives of reform are pointed out, the regulatory institutional and organizational features are compared and, lastly, the regulatory strategies are differentiated.

\*Prof<sup>a</sup> EBAPE/FGV

\*\* Prof. EBAPE/FGV

## INTRODUÇÃO

Este trabalho apresenta alguns dos resultados de uma pesquisa cujo principal objetivo foi analisar a experiência internacional na área de regulação, especificamente com relação às políticas públicas de transporte, de modo a oferecer um quadro de referência que visa facilitar a compreensão do processo de consolidação dos órgãos reguladores de transportes. A pesquisa concentrou-se em três países: Brasil, Argentina e Estados Unidos, mas, no caso de sub-setores específicos, analisaram-se também experiências de outros países como França, Canadá e Reino Unido. Optou-se por apresentar aqui os resultados relativos ao caso brasileiro e argentino, com base numa abordagem de caráter exploratório-descritivo.

Atualmente, no Brasil, o foco da reforma regulatória alcançou a área de transportes. Antigos órgãos de regulação e execução foram extintos (tais como Departamento Nacional de Estradas e Rodagem – DNER e a Companhia Brasileira de Transporte Urbano - CBTU) e criaram-se a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). As duas agências serão responsáveis pela regulamentação, concessão e fiscalização de serviços de iniciativa privada em diferentes modalidades de transportes. O novo modelo visa revitalizar o setor, que há uma década não recebe financiamentos do Governo Federal. No entanto, a escassa experiência que existe no país em termos de modelos regulatórios de sub-setores de transportes, pode se revelar um obstáculo à adequada implementação dos órgãos reguladores. De fato, vários projetos de lei estão sendo criticados por diversos representantes da sociedade civil.

Neste trabalho, a análise concentra-se nas características do novo formato regulatório no Brasil e na Argentina. Fatores comuns impulsionaram o processo de reestruturação do setor de transportes nos dois países, cujas raízes encontram-se, principalmente, no processo de reforma do Estado que teve início na década de noventa.

Para tanto, a primeira parte do trabalho descreve o processo de reestruturação do setor rodoviário e ferroviário no Brasil e traz dados que ilustram a crescente participação do setor privado e o vazio regulador criado após um amplo processo de privatização.

Em seguida, analisa-se o papel da Agência Nacional de Transportes Terrestres, o novo órgão regulador do setor, suas funções e finalidades.

Na quarta parte do trabalho, enfatiza-se o papel das agências reguladoras estaduais no setor de transportes metropolitanos de massa. Considerado um novo segmento do setor de transportes após a reestruturação, apresenta desafios regulatórios e gerenciais, devido a uma série de fatores que são identificados no trabalho. O caso do Estado do Rio de Janeiro é analisado em profundidade, considerando o pionismo da reforma.

Na análise da reforma dos transportes na Argentina, destacam-se os motivos comuns que impulsionaram a reforma nos dois países, comparam-se estruturas institucionais e organizacionais regulatórias e diferenciam-se estratégias de regulação.

A última parte do trabalho apresenta as principais conclusões da análise. Os dados levantados visam servir como subsídios para os órgãos reguladores recém-criados na área de transportes; fortalecer os laços entre estes últimos e a academia, apoiar a consolidação de um quadro de referência comparativo com outras pesquisas já desenvolvidas no âmbito do Núcleo de Estudos da Regulação da EBAPE e, paralelamente, ser utilizados em futuras pesquisas relativas à regulação.

## REFORMA DO SETOR DE TRANSPORTES NO BRASIL

No Brasil, a reforma do setor de transportes está relacionada com a crise fiscal e o movimento de redefinição do papel do Estado na economia. Assim como em outros países do mundo, a regulação entra na agenda política com força, uma vez que cresce a presença do setor privado em áreas cruciais de infra-estrutura, como a de transportes, abordada no presente trabalho.

As privatizações no setor de transportes ocorreram entre 1996 e 1998. A consequência direta deste processo está relacionada com uma mudança estrutural em termos de configuração institucional do setor. Novos papéis e funções são – ou deveriam ser – desempenhados pelo governo, agências reguladoras, concessionárias e usuários de serviços públicos.

Nos meados da década de 90, além da implantação de projetos prioritários, o Governo promoveu a modernização dos instrumentos normativos relacionados ao setor de transporte, viabilizando novos mecanismos que visavam a concretização de relações público-privadas, capazes de assegurar o aporte de recursos necessários e a recuperação e ampliação da infra-estrutura rodoviária e de outros serviços de transporte.

Marcos regulatórios da maior importância, as Leis nº 8.987 e nº 9.074, de 1995, disciplinaram as concessões de serviços públicos em geral. No tocante aos transportes, a Lei nº 9.277, de 1996, autorizou a União a delegar aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios a administração e exploração de rodovias e portos federais. A promulgação desses direitos legais assinalou o início efetivo da implementação de uma nova política para o setor de transportes. Adicionalmente, o transporte multimodal de cargas, caracterizado por utilizar duas ou mais modalidades de transporte desde a origem até o destino, sob um único contrato, foi regulamentado pela Lei nº 9.611, de 1998, e pelo Decreto nº 3.411, de 2000.

Nos meados de 1993, cerca de 855 km da extensão da malha rodoviária que havia sido “pedagiada” diretamente pelo DNER foi concedida à iniciativa privada, por meio da licitação de cinco trechos que deram início ao programa de concessão das rodovias no país.

O Programa de Concessões de Rodovias Federais gerou, além do reaparelhamento e da manutenção da infra-estrutura existente, a ampliação e a modernização do complexo viário, incluindo duplicações, trechos novos, terceiras faixas, faixas adicionais/marginais e entroncamentos. Sob o ponto de vista do investimento, estima-se a aplicação de R\$ 7,5 bilhões, até 2004, em projetos apoiados pelo BNDES (29 concessões).

**Tabela 1 - Programa de Concessões de Rodovias Federais  
Resumo Última Alteração: Dez/2000 – Edição: Abr/2001**

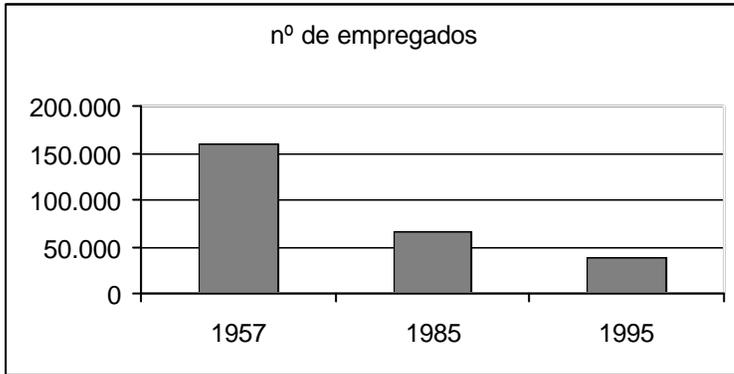
<b>Descrição</b>	<b>Extensão (km)</b>
<b>1. Programa de Concessões Administradas pelo DNER</b>	
1.1 Rodovias já concedidas	1.680,1
1.2 Concessões em Licitação	2.718,1
1.3 Concessões a licitar em 2001/2002	5.182,8
1.4 Em estudo de viabilidade	1.102,6
<b>Subtotal</b>	<b>10.683,6</b>
<b>2. Programas Administrados pelos Estados</b>	
2.1 Concessões do estado do Rio Grande do Sul	1.253,5
2.2 Concessões do Estado do Paraná	1.754,0
2.3 Concessões delegadas e operadas pelos Estados	5,4
2.4 Delegações em negociação	635,0
<b>Subtotal</b>	<b>3.647,9</b>
<b>Total</b>	<b>14.331,5</b>

Fonte: Ministério dos Transportes: DNER relatório 2000

Também no setor ferroviário, a administração federal optou pela privatização. Dois grandes movimentos preparatórios antecederam a privatização. O primeiro foi a separação institucional entre transporte de carga e transporte de passageiros, em 1984, com a criação da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, empresa inicialmente subsidiária da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, criada especialmente para operar os sistemas de transporte de massa, ou “trem de subúrbio” nas maiores áreas metropolitanas do País.

O segundo movimento foi o conjunto de planos de demissão incentivada, medida muito utilizada na fase preparatória de muitas outras privatizações no país. O quadro de pessoal da RFFSA reduziu-se de 160 mil quando de sua criação em 1957, para cerca de 37.500 em 1995, às vésperas de sua privatização. A Gráfico 1 apresenta o quadro de empregados a partir de uma dimensão histórica.

**Gráfico 1 - Número de Empregados da RFFSA**



Fonte: Ignarra, 2002

Com relação ao transporte de massa metropolitano, a estratégia adotada pelo governo federal foi a transferência desse sistema para as administrações estaduais, atendendo ao preceito constitucional relativo às competências de cada nível de governo. A estrutura de mercado desse tipo de transporte é completamente diferente das estruturas de transporte de carga e sua regulação também tende a seguir por outros caminhos, nas quais, o papel das agências reguladoras estaduais torna-se mais importante.

Em março de 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização – PND. Com vistas a atender ao modelo de privatização adotado, que previa a concessão dos serviços de transporte ferroviário de carga, com arrendamento dos ativos e venda dos bens de pequeno valor, a empresa foi dividida em seis malhas: Malha Nordeste, Malha Oeste, Malha Centro-Leste, Malha Sudeste, Malha Teresa Cristina e Malha Sul. A Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA, após densas negociações entre o Governo Federal e o Governo do Estado de São Paulo foi transferida para a União com a finalidade específica de sua privatização.

Em 1997 terminou a desestatização dos seis trechos da Rede Ferroviária Federal e, em 1998, com a venda da Malha Paulista, encerrou-se uma fase importante da transferência de serviços públicos à iniciativa privada. Foram arrecadados U\$ 205,73 milhões com a venda desta última ferrovia transitoriamente federalizada. (BNDES, 2002).

O espectro da composição societária das novas empresas inclui instituições financeiras, clientes cativos, fundos de pensão e operadoras de transporte. A RFFSA permanece como detentora de todos os “bens não operacionais”. Sua missão é a alienação de todos esses bens, cujos recursos serão usados na sua sustentação financeira e para pagamentos de contenciosos.

## O PAPEL DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT)

A crescente complexidade no planejamento e na gestão da infra-estrutura de transportes, que envolve também a promoção da competitividade e a redução de custos e tarifas, o controle e fiscalização das concessionárias e a integração

nacional dos modais, levou o Governo Federal a reestruturar o setor por meio da Lei 10.233 (05/06/2001) e da Medida Provisória 2.217-3/01.

Foram criados, no âmbito do Ministério dos Transportes, o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (Conit) e o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT), bem como as agências autônomas, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

A Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot) foi dissolvida e as secretarias de Transportes Terrestres e de Transportes Aquaviários do Ministério dos Transportes, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e a Comissão Federal de Transportes Ferroviários (Cofer) foram extintos e terão suas atribuições absorvidas pelas agências e o DNIT.

No entanto, a ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres - só foi finalmente instalada em 2002. Durante esse tempo, nenhuma fiscalização foi exercida sobre as operadoras. Os conflitos entre operadores, clientes e investidores ocorreram e foram resolvidos ou não, sem a intermediação de um ente regulador. Durante esses anos, mudaram-se as composições acionárias de algumas concessionárias. Faltaram, assim, as análises técnicas dos movimentos de compra e venda entre grupos financeiros e industriais, bem como as medidas necessárias para que fossem coibidos abusos do poder econômico.

Assim como outras agências instituídas no Brasil da pós-privatização (PECI, 1999), a ANTT assume a forma de uma autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes encarregada da gestão e operação dos modais terrestres e da implementação das políticas formuladas pelo Conit e pelo Ministério dos Transportes. Deverá regular as atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura de transportes exercidas por terceiros e harmonizar o interesse público com os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias que exploram os serviços.

Quanto à sua estrutura, a ANTT contará com um Diretor-Geral, quatro Diretores, um Procurador-Geral, um Ouvidor e um Corregedor, nomeados pelo Presidente da República para exercer mandatos de quatro anos, não coincidentes e admitida uma recondução. A estrutura de cargos da agência envolverá Reguladores, Analistas e Técnicos em Suporte à Regulação.

O Decreto nº 3.411, de 2000 destaca entre as principais atribuições da Agência Nacional de Transporte Terrestre:

- Publicar os editais, julgar as licitações, celebrar e administrar os contratos de concessão de rodovias federais, ferrovias federais e transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;
  - Fiscalizar e regular a atuação dos concessionários dos serviços públicos, zelando pela manutenção dos bens arrendados e pelo cumprimento das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços;
  - Proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados e promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes;
  - Habilitar o Operador do Transporte Multimodal e o transportador internacional de cargas;
  - Promover estudos relativos a tráfego e demanda de serviços de transportes, logística do transporte intermodal, viabilidade técnica e econômica para exploração da infra-estrutura e a prestação de serviços; e
  - Elaborar cadastro relativo ao sistema de dutovias e da frota de caminhões e empresas de transportes rodoviários de carga.
- Entre as principais metas iniciais do órgão, destaca-se a implementação do plano estratégico de ação, concentrado em três linhas básicas:
- A prestação adequada dos serviços públicos regulares de passageiros, visando conforto das viagens ao longo das rodovias e ferrovias federais;
  - A logística de movimentação de cargas ao longo das vias e terminais, visando a redução dos custos de exportação e do suprimento do mercado interno; e

- A exploração da infra-estrutura pelo setor privado com vistas à redução dos investimentos públicos e à recuperação da malha viária.

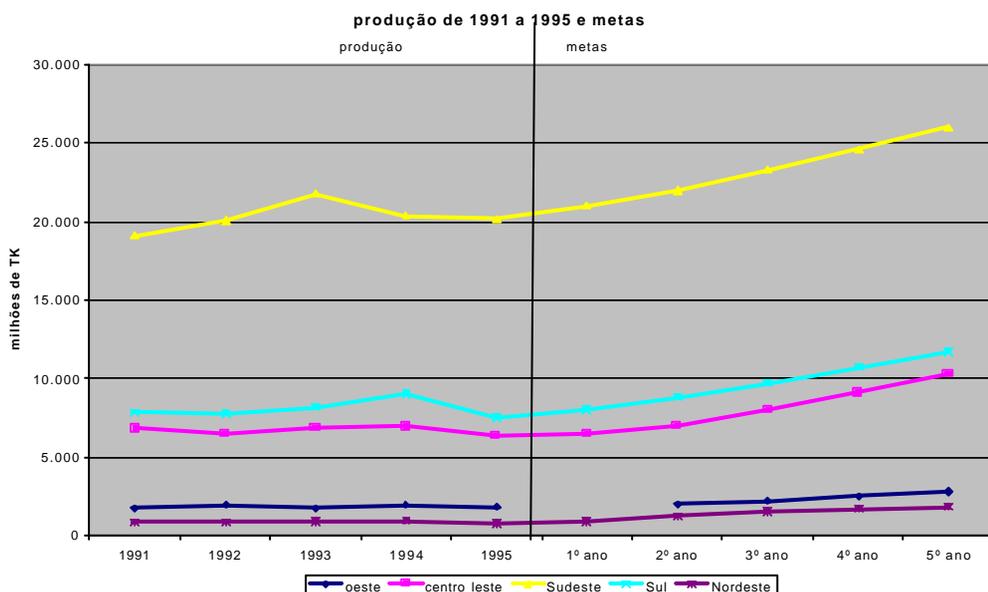
Em relação ao transporte ferroviário, havia uma natural expectativa de que a RFFSA se tornasse o órgão regulador das concessões de suas malhas. Tal expectativa era justificada até pelo fato de que, já nos tempos de operação plena, a RFFSA exercia papel regulador sobre as demais ferrovias em operação.

A criação defasada da ANTT, depois de muitos dos contratos dos setores rodoviário e ferroviário terem sido assinados, não foi precedida por um debate político sobre sua natureza e suas características institucionais. O resultado foi que o setor permaneceu regulado apenas pelos contratos de concessão.

Os sete contratos de concessão federal existentes no setor ferroviário são praticamente iguais e têm apenas duas metas: o aumento da produção de transporte e a redução de acidentes. Assim, podem se mostrar incapazes de atender a um quadro mais amplo de objetivos da regulação, como a proteção dos interesses maiores da sociedade, a expansão dos serviços e a defesa da concorrência.

As metas de aumento da produção do transporte foram fixadas por malha, com base na produção verificada nos últimos anos. Há poucas exceções: a Teresa Cristina atende às necessidades da Eletrosul, seu cliente quase que exclusivo e, para a Malha Paulista, foi estabelecido o primeiro ano sem meta, o segundo ano com produção igual a dos últimos doze meses anteriores à privatização e o terceiro ano com um crescimento de 10%. O Gráfico 2 apresenta a produção de 1991 a 1995 e as metas.

**Gráfico 2 - Produção de 1991 a 1995 e Metas**



Fonte: Ignarra, 2002

Para as demais malhas, como pode ser visto no Gráfico 2, foi estabelecido um crescimento médio nos cinco anos entre 5% e 12% ao ano, com exceção da malha nordeste, para a qual previu-se um crescimento de 19%.

A segunda meta foi a de redução do número de acidentes. Em quase todas as malhas o contrato prevê redução de 5% até o final do 2º ano, 15% no 3º ano, 30% no 4º ano e 40% no 5º ano.

## TRANSPORTES METROPOLITANOS DE MASSA: ESTRATÉGIAS DE ESTADUALIZAÇÃO E O PAPEL DAS AGÊNCIAS REGULADORAS ESTADUAIS

A complexidade do sistema regulatório no setor de transportes, pode ser percebida com mais clareza quando se analisa o transporte metropolitano de massa. Neste segmento, a estrutura regulatória concentra-se nas estratégias de estadualização.

A CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos - iniciou em 1984 a reforma dos sistemas de trens urbanos do Brasil. O programa contempla investimentos nas cidades de Fortaleza, Natal, João Pessoa, Recife, Maceió, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo em recuperação, expansão e implantação de novos sistemas e envolve recursos da ordem de US\$ 2 bilhões. É prevista a transferência de todos os sistemas para os governos estaduais. Até maio de 2002 foram estadualizados os sistemas de trens de São Paulo e Rio de Janeiro, enquanto os demais encontram-se em processo de estadualização.

Fatores como alto custo de implantação e de operação de trens e metrô, o peso de custos fixos na composição de custos operacionais desta modalidade de transporte e a conseqüente necessidade de subsídios governamentais e o ambiente propício à competição entre os diferentes modos de transporte urbano (ônibus e vans) são alguns dos fatores que influenciam a complexidade da gerência do sistema.

Apesar dessas dificuldades, ou talvez até por conta delas, durante a segunda metade da década de 90, foram iniciados vários projetos de privatização de transportes urbanos sobre trilhos no Brasil. Existem estudos e projetos para as cidades de Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo e Curitiba.

Apenas o Rio de Janeiro levou a cabo os seus projetos. Em 1997 e 1998 foram realizados os leilões de privatização da Flumitrens, do Metrô e da CONERJ, a estatal operadora das barcas da Baía de Guanabara e da Ilha Grande. O principal objetivo do Estado, com a privatização, era reverter o quadro de subsídios para o setor, cujos custos ao Tesouro Estadual no período de 1995 a 1997 oscilavam em torno de R\$ 100 milhões anuais para o Metrô e de US\$ 200 milhões para a Flumitrens. Novamente, a falta de recursos impulsiona a privatização.

O mercado mostrou-se interessado no leilão de privatização. O leilão da Flumitrens, com preço mínimo de US\$ 35 milhões, foi vencido por um consórcio liderado pelas espanholas CAF - Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles - e RENFE - Rede Nacional de Ferrocarriles Espanholes - formando o Consórcio SuperVia, com um lance de US\$ 275 milhões representando um ágio de 670%. E o leilão do Metrô, com lance mínimo estabelecido em R\$ 28,560 milhões, foi vencido pelo consórcio Opportrans, formado pelo grupo argentino Cometrans e pelo Banco Opportunity com um lance de R\$ 291,660 milhões, representando um ágio de mais de 900%. A nova operadora adotou o nome MetrôRio. Atualmente, o papel do Banco Opportunity no consórcio está mais forte.

No entanto, também em nível estadual, a estruturação do sistema regulatório não acompanhou o ritmo das privatizações. A ASEP - Agência Reguladora de Serviços Públicos - foi criada por lei em 1997, mas demorou para ser efetivamente implantada. A ASEP, criada para fiscalizar as concessões feitas durante o Governo Marcelo Alencar, é uma autarquia vinculada à Secretaria estadual de Fazenda. Nos primeiros anos de criação, a agência passou por momentos difíceis quanto ao risco da captura do órgão regulador. Com a mudança do governo Alencar, quatro conselheiros (dos cinco existentes) foram exonerados pelo governador Anthony Garotinho, sucessor de Marcelo Alencar, que nomeou, em seguida, outros conselheiros.

Em abril de 2000, denúncias de corrupção abalaram a atuação do órgão regulador. A partir das denúncias em reportagem da revista "Veja", o presidente da agência foi acusado de participar de um esquema de propinas. Ele se licenciou

enquanto o Ministério Público apurava as denúncias. Outro conselheiro da agência, afiliado ao Partido dos Trabalhadores, abriu mão do cargo após a crise que levou os petistas a abandonarem o governo de coalizão com o Partido Democrático Trabalhista (PDT).

Como conseqüência, a agência reguladora encontrou-se quase paralisada por um bom período de tempo. Por determinação do Regimento Interno, as reuniões e sessões da agência não podem funcionar com menos de três conselheiros. Caso um dos conselheiros falte, a agência praticamente não funciona. O quadro dos funcionários técnicos não estava completo, levando, na prática, à quase total falta de fiscalização (PECI e CAVALCANTI, 2000).

Apesar dessas dificuldades iniciais, a ASEP vem se estruturando. Realizou concurso público e firmou convênios de cooperação técnica com a Flumitrens e com a Companhia do Metrô para a fiscalização, respectivamente, da SuperVia e do MetrôRio. No entanto, a nova mudança do governo – Rosinha Garotinho – está afetando negativamente o desempenho da ASEP, que novamente sofre pela falta de conselheiros.

Em relação à SuperVia, as expectativas dos investidores têm sido frustradas ao longo dos anos. A participação dos espanhóis foi sendo progressivamente diluída, sendo que atualmente o Banco Pactual controla o grupo. Apesar da sensível melhoria da qualidade de serviço apresentada pelo sistema após a concessão, a demanda não atingiu os níveis desejados. O sistema deveria transportar pelo menos 600 mil passageiros por dia e hoje transporta pouco mais de 300 mil.

A conseqüência é um déficit operacional persistente que, em 2001, era de cerca de R\$ 5 milhões mensais, resultado da diferença entre as despesas operacionais de R\$ 11 milhões e receitas de R\$ 6 milhões mensais. Em 2002, esse déficit foi reduzido, mas a situação é insustentável para os controladores.

As explicações para o baixo desempenho refletem bem as dificuldades da regulação do setor. A concessionária alega dois motivos principais:

- as informações disponíveis sobre a demanda fornecidas pela Flumitrens na época do leilão citavam algo em torno de 300 mil passageiros/dia, quando na verdade estavam em 175 mil.
- os compromissos assumidos pelo Governo em relação ao Programa de Recuperação de Trens não foram cumpridos de acordo com o cronograma acertado, de forma que a oferta ficou abaixo da necessária.

Com base nessas duas assertivas, a Concessionária entrou com um pleito de revisão contratual alegando desequilíbrio econômico. A Flumitrens, representando o Governo do Estado, pelo menos por enquanto, contesta os números e os argumentos da SuperVia. O julgamento desses pleitos ainda não ocorreu e será necessariamente uma questão difícil do ponto de vista político. Existe a possibilidade, pelo menos teórica, do grupo se desinteressar pela continuidade no negócio e devolver a concessão ao Estado.

Com relação ao Metrô a situação é diferente. Não existem sinais de desequilíbrio econômico e a operação privada tem mantido níveis aceitáveis de regularidade da oferta. No início da operação concessionada o metrô transportava 224 mil passageiros por dia. O número foi elevado para 420 mil por conta da redução dos intervalos (6min30 para 5min na linha 1 e de 4min30 para 4min na linha 2). A concessionária avalia que esses números poderiam ser maiores se não houvesse atraso no cumprimento do programa de investimentos por parte do governo do estado.

No entanto, as melhorias têm sido acompanhadas de aumentos significativos de tarifas. Em 2002 a Opportrans solicitou e obteve aumento de tarifa, que elevou o preço do bilhete unitário para R\$ 1,47. Antes da concessão, o preço do bilhete unitário encontrava-se na faixa de R\$ 0,60.

Em relação ao desempenho, deve-se observar que os indicadores mais importantes estabelecidos no contrato de concessão dizem respeito a:

- programação das viagens;
- índice de regularidade medido nos picos;
- índice de ocorrências notáveis que provocam nas linhas atrasos maiores que um intervalo.

A Concessionária reclama que essa configuração de indicadores gera superposição de índices e dupla punição. Por outro lado, não existem indicadores relativos à manutenção. Existem sinais de que os níveis de manutenção caíram em relação ao período pré-concessão, o que faz temer pelo sucateamento do material rodante ao longo do período da concessão (IGNARRA, 2002).

## A REFORMA DO SETOR DE TRANSPORTES NA ARGENTINA

Nesta seção, traz-se para discussão a reforma do sistema de transportes argentino. O foco de análise concentra-se no sistema rodoviário, considerando o peso que este último apresenta no setor de transportes do país, pois representa 85% do transporte de passageiros, e mais de 70% do transporte de cargas.

A reforma do Estado na Argentina antecedeu as reformas em outros países da América Latina. Considerada "uma das melhores alunas do FMI", a Argentina entrou com força no processo de reforma do Estado, baseado principalmente num amplo programa de privatização.

Uma das principais características do programa de privatização desenvolvido na Argentina é, sem dúvida, a amplitude das suas realizações. Isto, caracteriza também o setor de transportes e dos distintos serviços relacionados com este setor.

A reforma no setor teve início também com o processo de concessão, impulsionado pela aprovação da Reforma do Estado e a Lei de Reestruturação de **Empresas Públicas** em 1989. O objetivo da Lei era a redução do déficit público e a revitalização da economia, por meio da participação do setor privado em importantes setores econômicos e de serviços públicos. Para ter uma melhor compreensão do peso de setor de transportes, basta trazer o exemplo da *Ferrocarriles Argentinos* (FA) que era a empresa responsável pelo maior déficit do Tesouro Nacional - aproximadamente U\$S1,4 bilhões anuais, dos quais aproximadamente U\$S 465 milhões anuais correspondiam à rede ferroviária suburbana de Buenos Aires. Assim como no Brasil, os motivos orçamentários e fiscais apresentavam o principal impulso do processo de reforma e privatização.

Assim, em pouco mais de três anos se privatizou a empresa de transporte aéreo (Aerolíneas Argentinas, sem considerar - nem em termos de marco regulatório e nem de agência - questões relativas à regulação, se dissolveu a empresa naval de cargas (ELMA) e se venderam todos seus navios. A partir de 1992, foi transferida a infra-estrutura portuária, sem contar com um marco regulatório específico, nem uma agência responsável para seu acompanhamento e fiscalização sob o sistema de concessão. Os portos concedidos se sujeitam somente ao controle por parte da Administração Geral dos Portos. O ente regulador *Organo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos* - ORSNA - é responsável pelo controle da infra-estrutura aeroportuária.

O principal terminal de ônibus do país (Retiro, Buenos Aires) também se privatizou sob o regime de concessão. Concederam-se as ferrovias de carga e de transporte de passageiros urbano e interurbano, sob distintos regimes operativos (o primeiro, oneroso, e o segundo, subsidiado) e regulatórios. Conseqüentemente, mudanças importantes, produto de sucessivas renegociações contratuais, foram implementadas, entre as quais a criação da agência reguladora do sistema ferroviário, a *Comisión Nacional de Regulación del Transporte*.

A *Comisión Nacional de Regulación del Transporte* foi criada por Decreto do Poder Executivo Nacional, Nº 660, em junho de 1996. Sua estrutura e funções se aprovaram pelo Decreto Nº 1388, de novembro de 1996. Formou-se com base na fusão da ex- *Comisión Nacional de Transporte Automotor* (Conta), e a absorção da *Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria* (UNCPRF). É um órgão descentralizado que atua no âmbito do *Ministerio de Economía e Infraestructura*. Entre as suas principais funções destacam-se o controle e fiscalização dos serviços de transporte automotor e ferroviário sob jurisdição nacional, assim como a prote-

ção dos direitos dos usuários (CNRT, 2002). Atualmente, a comissão passa por um período de intervenção. As funções da Diretoria passaram ao cargo do Interventor, mostrando mais um indício da frágil autonomia do ente regulador.

Na estrutura organizacional da Comissão, destacam-se, além da Diretoria e da Unidade de Auditoria Interna, as seguintes Gerências: Administração e Recursos Humanos, Assuntos Jurídicos, Controle Técnico, Controle de Permissões do Transporte Automotor, Qualidade e Prestação de Serviços, Concessões Ferroviárias e Segurança do Transporte (CNRT, 2002).

Em matéria de infra-estrutura de transportes, concedeu-se boa parte da rede rodoviária nacional (no início do programa de privatização, os 10.000 km. de maior trânsito veicular, sob o sistema de pedágio), depois as redes de acesso às grandes cidades (também recorrendo às tarifas de pedágio), e recentemente, o resto da rede rodoviária (sob um sistema de financiamento vinculado ao imposto sobre os combustíveis).

Em todos os casos, as concessões se estabeleceram sob distintos regimes regulatórios, tratando-se de rotas nacionais ou de redes de acesso às grandes cidades – com diferenças substantivas para cada segmento, derivadas de renegociações contratuais entre o governo nacional e as concessionárias.

Em termos gerais, cabe ressaltar dois aspectos:

**Em primeiro lugar**, todas as privatizações de referência se efetivaram como decorrência de Decretos e Resoluções do Poder Executivo Nacional (diferentemente de outras áreas privatizadas que se desenvolveram a partir de leis específicas). Isto favoreceu a emergência de um fenômeno que, em maior ou menor medida, tem sido presente em quase todas as privatizações realizadas no setor de transportes e de infra-estrutura para o setor: as recorrentes renegociações de diversas cláusulas contratuais (em geral, vinculadas à postergação de planos de investimento, ajustes tarifários, extensão de prazos de concessão, omissão de sanções frente ao cumprimento dos índices de qualidade dos serviços comprometidos nos contratos originais etc.).

**Em segundo lugar**, além da evidente debilidade dos marcos regulatórios, os poucos entes criados de fato (como poderia ser o caso do atual OCCOVI - *Organo de Control de las Concesiones Viales* - ou do ORSNA – *Organo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos*) contam com um escasso grau de autonomia e independência em relação ao poder político (AZPIAZU, 2002).

Também é possível afirmar que dado às urgências (político-institucionais) que impulsionaram os distintos processos de privatização do setor e a consequente abordagem fragmentária em relação ao tratamento de cada uma destas privatizações, acabou-se por subordinar por completo uma necessária concepção totalizadora no tratamento do setor de transportes e de sua infra-estrutura. Escassa atenção se emprestou às heterogeneidades – tecnológicas, organizacionais, espaciais e outras. – que caracterizam o setor.

## ○ TRANSPORTE RODOVIÁRIO

O transporte rodoviário apresenta um peso grande no sistema de transportes argentino, considerando que nessa modalidade se canalizam aproximadamente 85% do transporte de passageiros e mais de 70% do transporte de carga. Esses valores são maiores em algumas regiões do país, devido à falta de acesso a outros tipos de transportes.

O sistema rodoviário argentino, que foi concebido a partir da criação de fundos específicos baseados nos impostos sobre os combustíveis e lubrificantes, influenciou fortemente o desenvolvimento do país. No entanto, a situação mudou como consequência da crise hiperinflacionária da década de 80. Este sistema de financiamento entrou numa gradual decadência. Chegou-se ao ponto de em 1990, dos 28.500 km. pavimentados, somente 40% se encontravam em bom estado. Por isto, buscou-se construir um novo modelo com o objetivo de consolidar novas fontes de financiamento.

A reforma do setor de transportes foi parte do vasto programa de privatização que a Argentina implementou no início da década de 90. O ano de 1990 marcou o início do processo de reestruturação no setor de transportes. A Secretaria de Obras Públicas da Nação concedeu 8.884 km de trechos nacionais às empresas privadas, as quais deveriam cumprir o plano de obras, efetuar uma correta manutenção dessas últimas e promover uma melhoria gradual da situação. Outro objetivo importante, que visou-se com a reforma, foi evitar um aumento dos custos de manutenção dos veículos como consequência do péssimo estado da rede rodoviária.

A reforma do setor rodoviário consistiu na concessão, sob o sistema de pedágios, de quase 32% da rede nacional pavimentada onde concentravam-se, no momento da privatização, mais de dois terços do trânsito dos veículos, apresentando-se, desta maneira, considerável atrativo financeiro para o setor privado.

Foi criado o Ministério de Infra-Estrutura e Habitação que reúne vários setores de serviços públicos que passaram pelo processo de reestruturação. Com relação à estrutura de transporte rodoviário destacam-se os seguintes órgãos:

- a) Secretaria de Transportes (antigamente vinculada ao Ministério de Economia)
- b) Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT);
- c) Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas
- d) Organo de Control de Concesiones Viales (OCCV)
- e) Organo de Control de las Concesiones de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires
- f) Organo de Control de Concesión Obra Rosario – Victoria

A *Dirección Nacional de Vialidad* é responsável por formular e planejar as políticas públicas, tendo sido criada pela Lei 11.658, regulamentado pelo decreto 14.137 de 5 de outubro de 1932. É uma instituição autônoma, de direito público, com as seguintes funções:

- a) Consolidar um sistema rodoviário nacional que planifique globalmente, a longo prazo, obras e operações em rede nacional de transporte integrado (Red Troncal Nacional); supervisionar o uso dos recursos, a pesquisa e promover novos desenvolvimentos tecnológicos em materiais, equipamentos, obras e operações nas estradas com amplo suporte informático.
- b) Executar as políticas nacionais em matéria de obras e serviços viários submetendo à Secretária de Obras Públicas, planos plurianuais estruturados com os critérios de sistema, de rede e programa orçamentário anual;
- c) Desenvolver tecnologias para materiais, equipamentos, obras e operações rodoviárias com uso de sistema informático;
- d) Exercer a propriedade e tutela sobre a rede viária nacional atual e futura melhorando o patrimônio viário em articulação com todas as infra-estruturas de transporte. Para isso, planejar e programar obras de construção rodoviária com fins de integração social e econômica, de acordo com a proteção do meio ambiente.
- e) Analisar e reformular acessos e estradas de retorno nas grandes cidades e conexões com demais localidades.

Destacam-se no organograma do órgão, além do Administrador Geral, e as unidades de Auditoria Interna e Subgerência de Assuntos Jurídicos, três Gerências (de Planejamento, Investigação e Controle, de Obras e Serviços Rodoviários e de Administração) e as sub-unidades vinculadas à cada gerência.

Os termos idealizados pelo Estado argentino para estruturar o esquema das concessões partiriam do princípio de transferir integral e exclusivamente a empresas privadas em consórcios toda a base técnica para a realização do serviço (via, material rodante, oficinas etc), bem como delegar aos concessionários, por meio de definições contratuais, a operação e a manutenção de infra-estrutura e material móvel.

Assim, em 1990, concederam-se para 13 consórcios, nos quais fazem parte principalmente as principais empresas de construção, 18 corredores rodoviários nacionais. Isto devido, principalmente, à larga experiência destas empresas como contratadas do estado e sua capacidade de *lobbying* e as condições da licitação,

que favoreceu este alto grau de concentração entre as principais empresas construtoras do país, uma vez que impuseram restrições à presença das empresas estrangeiras.

Os contratos de concessão foram celebrados com as respectivas concessionárias, sem que o órgão regulador tivesse sido criado (foi prevista a criação de um mecanismo de controle no âmbito do *Ministerio de Obras y Servicios Públicos*).

Assim, o Órgão de Controle das Concessões Rodoviárias (*Organo de Control de Concesiones Viales*) dependente e integrado por funcionários da Direção Nacional de Rodovias (*Dirección Nacional de Vialidad - OCCV*), foi finalmente criado em 1992, entrando em funcionamento apenas em maio de 1993, com o objetivo de verificar o cumprimento dos contratos estabelecidos entre o Poder Concedente (Secretaria de Obras Públicas da Nação) e as empresas concessionárias. Trata-se principalmente de um órgão de controle, sem nenhuma autonomia, cujas funções se limitam à verificação do cumprimento das obrigações das concessionárias, por meio de tarefas de inspeção, supervisão e auditoria, mas sem menor inserção em aspectos regulatórios das concessões.

Conforme acima citado, para lidar com as concessões dos corredores nacionais, criou-se *Organo de Control de la Red de Accesos a Buenos Aires* (OCRABA). Entidade dependente da Secretaria de Obras Públicas, o órgão goza de autonomia econômica e financeira.

Em 2001, foi criado o *Organo de Control de Concesiones Viales* (OCCOVI), que reuniu competências, funções e recursos dos outros órgãos reguladores acima citados (OCRABA, OCCV, Comisión Transitoria e Organo de Control de la Concesión de la Obra de la Conexión física entre las ciudades de Rosario, provincia de Santa Fe, e Victoria, en la provincia de Entre Rios).

Com o recente câmbio das autoridades governamentais e a sanção da Lei de Emergência N° 25.561 que prevê a renegociação do conjunto dos contratos com as empresas privatizadas o futuro da infra-estrutura de transportes apresenta-se mais nebuloso.

## CONCLUSÕES

As reformas regulatórias no Brasil e Argentina apresentam pelo menos um ponto importante em comum: os fatores que impulsionaram o processo de reforma estão originados na crise do Estado. São os recursos cada vez mais escassos que justificam a Reforma do Estado e sua retirada para funções regulatórias da economia, assim como a presença cada vez mais direta do setor privado em setores de infra-estrutura.

O setor de transportes não é uma exceção. Assim como outros setores de infra-estrutura, sujeitam-se a um amplo processo de reestruturação, sem ser precedido pelo fortalecimento das estruturas regulatórias. E, neste ponto, encontra-se outra semelhança da reforma brasileira com a argentina. Em geral, a privatização precede a regulação. Tal situação se repete, no caso brasileiro, também nas privatizações estaduais.

A reforma brasileira do setor de transportes caracteriza-se pela multiplicação – tardia – das estruturas regulatórias em todos os níveis da federação, conforme as competências constitucionais definem. Em nível federal, cria-se a ANTT, responsável pelo transporte terrestre. A nova estrutura representa, de certa forma, a nova concepção integrada e multimodal de transportes. Em nível estadual, as novas estruturas regulatórias multisetoriais incumbem-se da responsabilidade de regular o transporte intermunicipal e o transporte metropolitano de massa. Grandes desafios se esperam das agências: regulação do mercado e implantação da multimodalidade no setor de transportes.

As distorções originadas no processo de privatização fazem com que os problemas que os novos órgãos reguladores devem enfrentar sejam consideráveis. Se a pretensão é regular, de forma mais profunda, além da simples fiscaliza-

ção do contrato de concessão, é importante que se regule um mercado e não uma concessão isolada. Os indicadores estabelecidos nos contratos de concessão não contemplam todo o espectro possível da regulação. O exemplo do Metrô exemplifica o desafio: existem vários indicadores que podem gerar sobreposição de índices relativos à pontualidade e programação de viagens, enquanto os aumentos tarifários estão cada vez mais presentes. Se o organismo regulador não for capaz de operar nesse nível de atuação, criando ambientes nos quais a competição predatória é reduzida, sua ação será pobre e ineficaz.

Um sistema de transporte nacionalmente eficiente pressupõe uma rede na qual rodovia, ferrovia e hidrovia estejam conectadas física e institucionalmente. O exemplo de transporte de cargas ilustra bem o desafio. A integração física exige a implantação de terminais de transferência eficientes e baratos. Alguns autores entendem, entretanto, que as maiores dificuldades para a intermodalidade estão nas questões institucionais e não nas físicas. Embora exista legislação recente prevendo a figura do “operador de transporte multimodal”, de responsabilidade da ANTT, os procedimentos burocráticos ainda exigem a confecção de um manifesto de carga para cada modo utilizado, com tributação separada em cada uma das fases. Dessa forma, embora exista amparo legal para as operações multimodais, os proprietários das cargas ainda estão preferindo a opção mais rápida e mais simples que é o transporte porta a porta usando exclusivamente o transporte rodoviário.

A estrutura regulatória no setor de transportes argentino também começa a ser consolidada depois do processo de privatização. Como no caso brasileiro, os órgãos reguladores devem lidar com contratos de concessão assinados antes de sua criação. A amplitude e a velocidade do processo de privatizações na Argentina influencia a nova configuração de poderes em diversos setores de serviços públicos.

Percebe-se a falta de uma visão integradora do sistema de transportes, de certa forma, representada pelas estruturas regulatórias pulverizadas. Órgãos reguladores pouco autônomos e independentes estão sendo criados em diversos segmentos do setor; apresentando níveis baixos de coordenação. As contínuas modificações em termos de estruturas regulatórias também mostram a debilidade destes órgãos.

A renegociação contínua dos contratos tem sido um dos marcos principais da regulação argentina. Isto, de certa forma, mostra um considerável poder de pressão das concessionárias, frente às débeis estruturas regulatórias. Tudo indica que tal situação está se agravando com a crise, uma vez que esta última torna mais problemáticas as relações entre o poder público, empresas privadas e usuários de serviços públicos.

As agências reguladoras precisam desenvolver os mecanismos que as tornem “equidistantes” dos três centros de interesses: iniciativa privada, governo e usuários. O importante é montar estruturas e mecanismos institucionais nos quais possam ser expressos os interesses das partes envolvidas e negociadas as soluções em que governo, empresários e usuários repartam entre si benefícios e custos de forma equilibrada.

A questão política nunca estará ausente dos problemas a serem enfrentados pelas novas agências reguladoras. E, com a crise, a presença do poder político torna-se mais evidente. As estruturas regulatórias nos dois países passam por um momento de teste: na Argentina, tal momento deve-se à crise que envolve atualmente o país; no Brasil, as novas eleições, induzirão novos gerentes políticos a rediscutir a importância das estruturas regulatórias com a sociedade.

## REFERÊNCIAS

AMOUZOU, Koffi Djima. Concessão e parceria público – privada: o papel da Agência Reguladora da malha rodoviária brasileira. In: CAVALCANTI, Bianor (Coord.). *Políticas de Regulação na área de transportes: experiências internacionais*. Relatório de Pesquisa. Rio de Janeiro: EBAPE/FGV. 2002.

\_\_\_\_\_. ORRICO FILHO, Rômulo Dante e ARAGÃO, Joaquim José Guilherme de. Estado Regulador, Parceria Público-Privada: que modelo de Financiamento de Infra-estrutura de Transporte para países em Desenvolvimento?. In: *IX CLATPU Congresso Latino Americano de Transporte Público e Urbano, ANAIS...* V.1. p 1-13 Havana, CUBA 2001.

ANÍSIO, Brasileiro de Freitas D. & ORRICO Filho, Dante Rômulo et al. Financiamento de Intra-Estruturas e Serviços de Transporte: uma análise da experiência internacional. Em: *Relatório final do projeto de experiências internacionais de financiamento à Implantação de Infra-estruturas e à Operação de Serviços Públicos de Transporte Urbano*. Rio de Janeiro: COPPETEC Fundação, 1997.

AZPIAZU, Daniel. Las privatizaciones en la Argentina. La infraestructura vial: debilidades y discontinuidades normativas y regulatorias. In: CAVALCANTI, Bianor (Coord.). *Políticas de Regulação na área de transportes: experiências internacionais*. Relatório de Pesquisa. Rio de Janeiro: EBAPE/FGV. 2002.

BRASÍLIA. Presidência da República. *Concessões dos serviços públicos no Brasil*. Brasília, D.F: Secretaria de Assuntos Estratégicos, 1995.

BANCO MUNDIAL. *O Estado num mundo em transformação*. Relatório sobre o desenvolvimento mundial. Washington : Oxford University Press, 1997.

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. [www.bndes.gov.br](http://www.bndes.gov.br) maio 2002.

BNDES. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Editais de Concessão das Malhas Oeste, Sudeste, Nordeste, Teresa Cristina, Sul, Centro Leste e Paulista.

BNDES. CADERNOS DE INFRA-ESTRUTURA. As concessões Rodoviárias. Área de Projetos de Infra-estrutura Urbana. Fatos –Estratégias 17, Rio de Janeiro, Agosto de 2001.

BRITO Nascimento. *Meio Século de Estradas de Ferro*. Rio de Janeiro: s, ed., 1961.

CBTF – Câmara Brasileira de Transporte Ferroviário. Informes. 1999 a 2002. n<sup>os</sup> 90 a 130.

CASTANHAR, José César. *Ajuste fiscal, finanças estaduais e políticas sociais: o caso do Estado do Rio de Janeiro*. Pesquisa: Privatização e ajuste fiscal. Mimeo, 1998.

CAVALCANTI, Bianor (Coord.). *Políticas de regulação na área de transportes: experiências internacionais*. Relatório de Pesquisa. Rio de Janeiro: EBAPE/FGV. 2002.

CAVALCANTI, Bianor. & PECCI, Alketa. "Para uma leitura política do ambiente regulatório brasileiro: Agências reguladoras e relações com os principais atores políticos". *VI Congresso Internacional do CLAD sobre a Reforma do Estado e a Administração Pública*, realizado em Buenos Aires, Argentina, de 5 a 9 de novembro de 2001.

\_\_\_\_\_. & \_\_\_\_\_. Reflexões sobre a autonomia do órgão regulador: análise das agências reguladoras estaduais. *Revista de Administração Pública*, 34 (5): 99-119 RJ:FGV, set./out. 2000.

CNRT. *Comisión Nacional de Regulación del Transporte*. <http://www.cnrt.gov.ar/index2.htm>. Consultado em 21.07.2002

DAVID, Eduardo Gonçalves. *127 Anos de Ferrovia*. Ministério dos Transportes: Rio de Janeiro-RJ: 1985.

EWAN, Ferlie... (et al.). *A nova Administração Pública em Ação*. Brasília: Universidade de Brasília, ENAP, 1999

FERREIRA NETO, Francisco. *Cento e Cinquenta Anos de Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: CEDOP- Ministério dos Transportes, 1974.

IGNARRA, José Cassio. Regulação no mercado ferroviário brasileiro. In: CAVALCANTI, Bianor (Coord.). *Políticas de Regulação na área de transportes: experiências internacionais*. Rio de Janeiro: EBAPE/FGV. 2002.

\_\_\_\_\_. O processo de descentralização e estadualização dos sistemas de trens metropolitanos no Brasil e seus impactos nos instrumentos de gestão e coordenação das políticas públicas metropolitanas. *Dissertação de Mestrado*. EBAP – FGV. mimeo 2001.

IPEA/ENAP/IBAM. *Subsídios para a reforma do Estado*. Volume 2. Concessão de serviços públicos no Brasil. Brasília: IPEA, 1994.

\_\_\_\_\_. *Subsídios para a reforma do Estado*. Volume 3. Desregulamentação e novas regulações. Brasília: IPEA, 1994.

\_\_\_\_\_. *Subsídios para e reforma do Estado*. Volume 5. Desestatização. Brasília: IPEA, 1994

JOSKOW, Paul. Regulatory priorities dor Infrastructure sector reform. In: PLESKOVIC, Boris & STIGLITZ, Joseph E. (ed.) *Annual World Bank Conference on Development Economics*. Washington D.C, 1998.

LIMA, Erikson Teixeira; PASIN, Jorge Antonio Bozoti. Regulação no Brasil: Colocando a Competitividade nos Trilhos. *Revista do BNDES*, V.6, n. 12, dez 1999

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM DIRETORIA DE CONCESSÕES E OPERAÇÕES RODOVIÁRIAS. Relatório Anual de Acompanhamento das Concessões de Rodovias Federais. Brasília. DF. 2000.

PECI, Alketa & CAVALCANTI, Bianor. " A outra face da regulação: O cidadão-usuário de serviços públicos no novo modelo regulatório brasileiro". *XXV Encontro da Associação Nacional de Pós-graduação em Administração*, organizado em Campinas, de 16 a 19 de setembro de 2001.

PECI, Alketa. O setor elétrico brasileiro: uma rede em construção? *XXV Encontro da Associação Nacional de Pós-graduação em Administração*, organizado em Campinas, de 16 a 19 de setembro de 2001.

\_\_\_\_\_. Novo marco regulatório para o Brasil da pós-privatização: o papel das agências reguladoras em questão. *Revista de Administração Pública*, 33 (4): 121-35, RJ:FGV, jul./ago. 1999.

\_\_\_\_\_. & COSTA, Frederico Lustosa da. Desestatização como estratégia de reforma do Estado: Análise preliminar da privatização no Brasil da Nova República. *Revista de Administração Pública*, 33 (3): 191-207, RJ:FGV, maio/jun. 1999.

PRICE David A. FHWA *Manager for Transportation Security*. <http://mutcd.fhwa.dot.gov>. 2002.

RIGOLON, Francisco José Zagari & PICCININI, Maurício Serrão. *O investimento em infra-estrutura e a retomada do crescimento sustentado*. Rio de Janeiro: BNDES, 1997.

ROSA, Luiz Pinguelli. A privatização da privatização. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, 28 dez. 1998. Opinião1, p3.

\_\_\_\_\_. & SENRA, Paulo Maurício. *Participação privada na expansão do setor elétrico ou venda de empresas públicas*. Rio de Janeiro: COPPE/UFRJ, 1995.

ROBERT, Broyer. *La Theorie De La Régulation*, Paris, la Découverte, 1987.

QUINET, Émil. *Principes D'économie Des Transports*. Economica, Paris, 1998.

SANTOS, Theotônio dos. *Neoliberalismo: Doutrina e prática*. Mimeo, 1996.

SARAVIA, Enrique & Brasília, PECCI, Alketa & Edson Américo. *Regulação, Defesa da Concorrência e Concessões*. Rio de Janeiro. Editora da Fundação Getulio Vargas. 2002.

SARAVIA, Enrique. *Privatización en América Latina: participación del sector privado em los servicios públicos de agua, gas e electricidad*. Mimeo, 1997

\_\_\_\_\_. Processo de privatización en Argentina y Brasil: Consecuencias en materia de desempenho empresarial e mercado de trabajo. *Reforma y democracia*. N: 4, Caracas: CLAD, jul. 1995.

SILVA Jr., Rui Gomes da & NESS Jr., Walter Lee. Efeitos da privatização sobre o desempenho das ex-estatais brasileiras. ENCONTRO ANUAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS PROGRAMAS DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO. 19º Anais..., Foz do Iguaçu, setembro, 1999.

WALD, Arnaldo et al. *O direito de parceria e a nova lei de concessões*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1996.