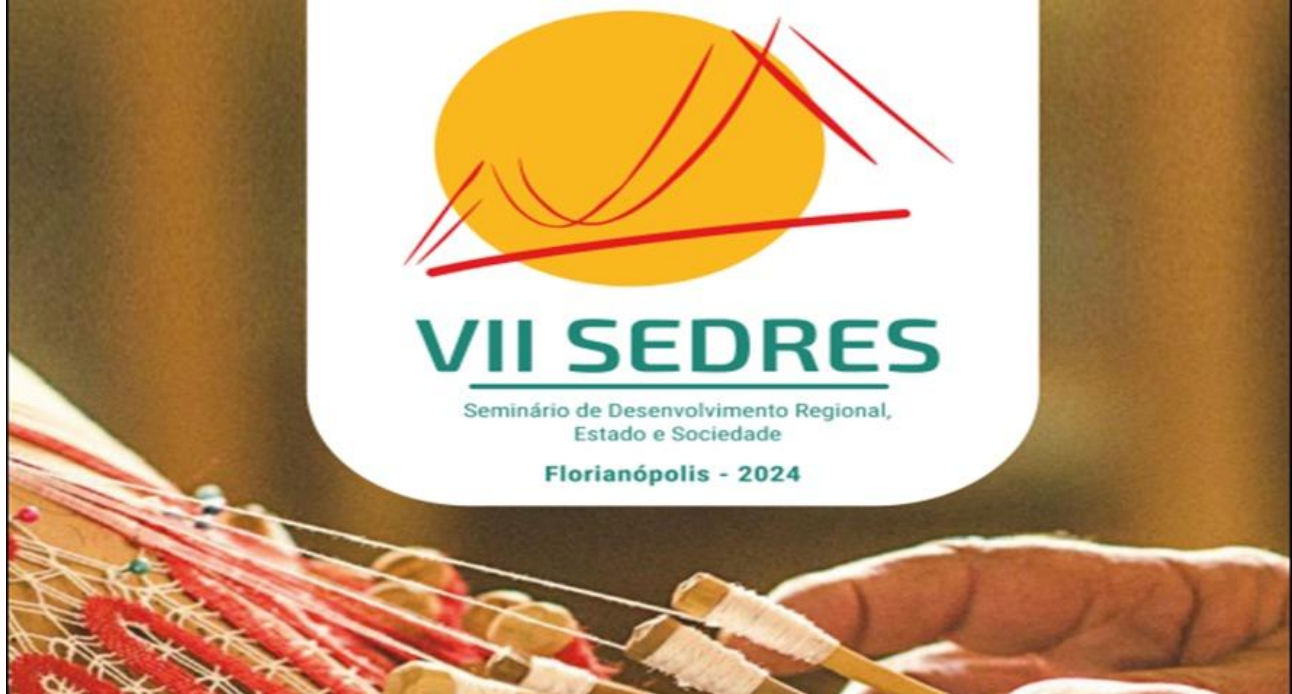




NOVOS AGENTES NOS PROCESSOS DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS EM SÃO PAULO: A RELAÇÃO ENTRE O CAPITAL FINANCEIRO E AS PEQUENAS MUNICÍPALIDADES PAULISTAS

ST 4 - Estado, políticas públicas e desenvolvimento regional

RESUMO

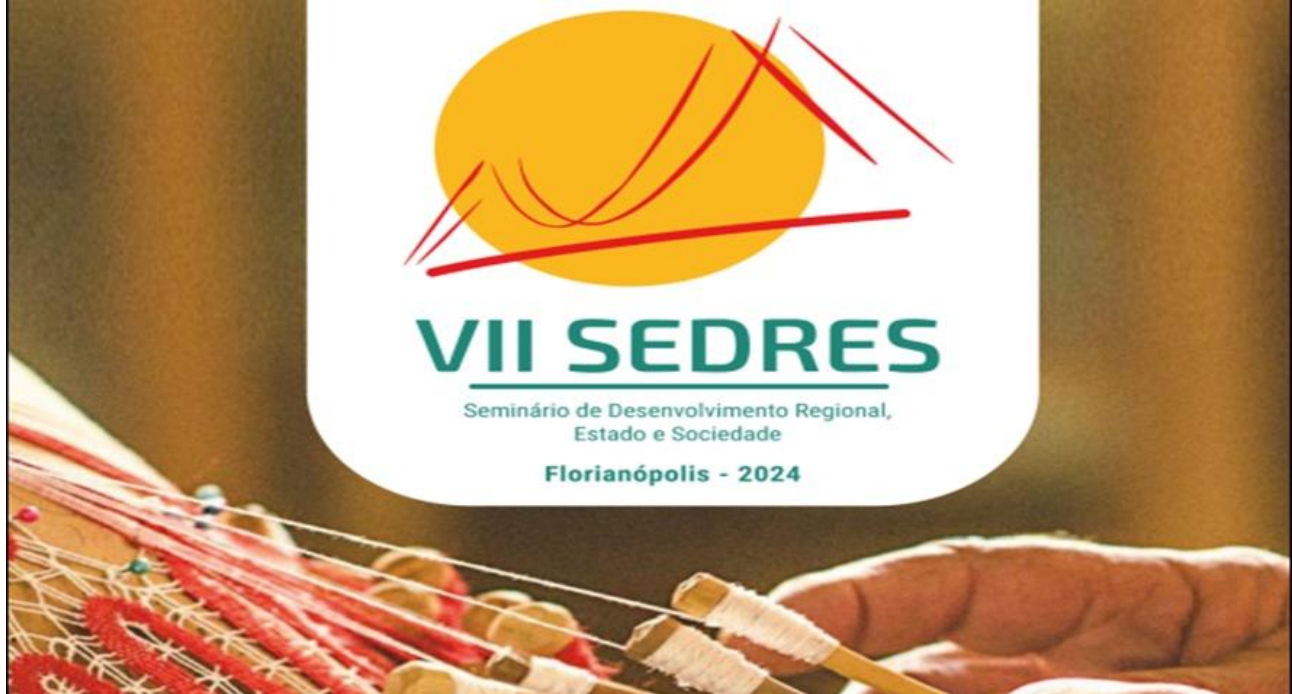
A proposta deste trabalho é iniciar uma reflexão acerca do papel do Estado brasileiro como agente significativo no processo de uso do território no período atual. O que se verificou nos últimos anos foi a mudança do papel do Estado, atuando agora como regulador e não mais como provedor de alguns serviços, através de privatizações e concessões das infraestruturas e serviços públicos. Isto ocorre por conta do crescente interesse de investidores institucionais e introdução de novos agentes sobre o setor das concessões rodoviárias em detrimento dos agentes tradicionais (as grandes construtoras nacionais). A ação de investidores institucionais tem expandido as fronteiras do capital, submetendo as mais diversas atividades econômicas à lógica de ganhos financeiros. Neste quadro, analisamos aqui o que consideramos ser uma manifestação deste processo: as concessões de rodovias no estado de São Paulo.

ASPECTOS METODOLÓGICOS

A pesquisa é uma proposta de diálogo entre a Geografia e o Planejamento Territorial, relevante área que se propõe a atuar em diferentes modalidades de planejamento e gestão territorial. Nossa proposta teórica visa entender como se processa, na contemporaneidade, os diferentes usos do território e como os agentes deste uso se articulam para viabilizar seus projetos.

De um lado as empresas, corporações e agentes privados buscam no Estado o recurso, o dinheiro público, o instrumental normativo e legislativo favorável para o desenvolvimento e viabilidade de seus projetos, afinal é o Estado aquele que fornece infraestruturas produtivas e de escoamento de produção; capital de giro, financiamentos em programas de desenvolvimento econômico; processos de privatização e concessão de infraestruturas e serviços públicos.

De outro lado, uma elite econômico-financeira, composta por indivíduos ou grupos, nacionais e internacionais, se instala, se apodera do aparelho estatal e, a partir deste instrumento, se mantém como classe dominante. Por este motivo é que acreditamos ser possível dizer que um sistema de usos



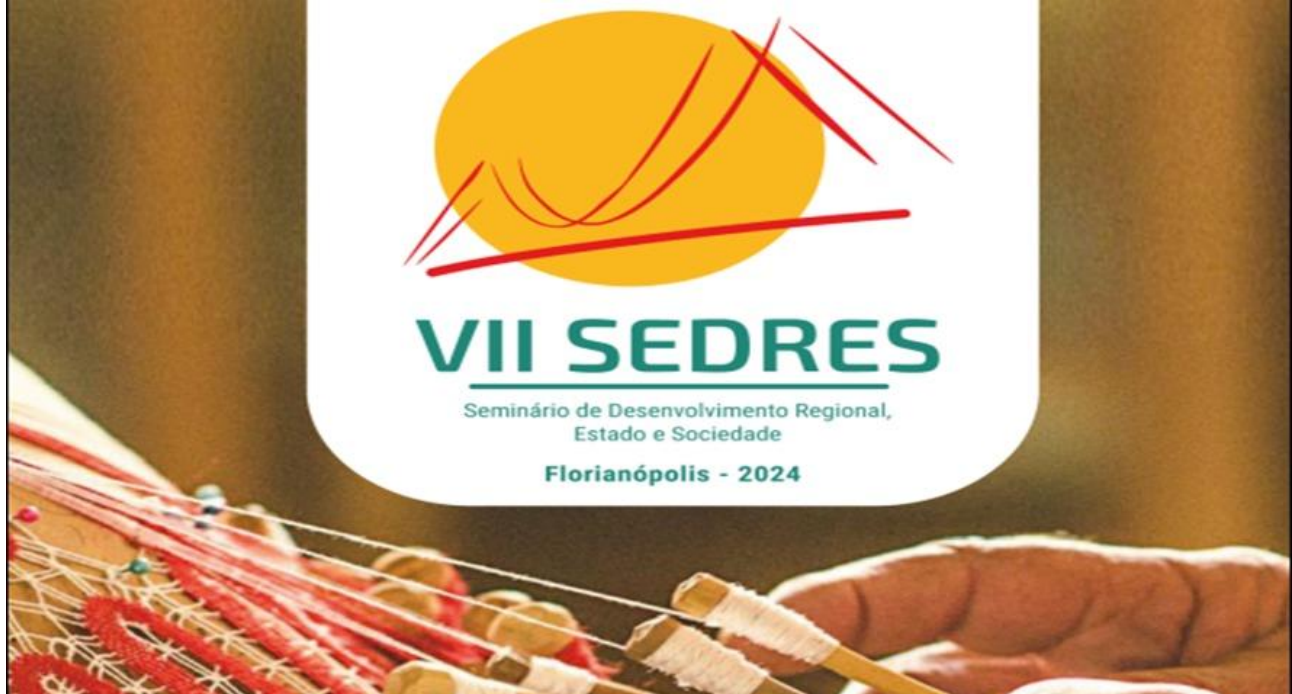
do território se instala já que uma relação de mutualidade se realiza, isto é, o processo de uso do território não se realiza de forma isolada por um ou outro agente, já que uma complexa rede de articulações (lícitas ou não, visíveis ou não) acaba por se estabelecer e, em muitas, o Estado está presente - direta ou indiretamente. As corporações, instituições e agentes privados hegemônicos, para usar o território dependem da base do Estado para viabilizar e concretizar seus projetos; ao mesmo tempo, para se manter como elite dominante (que se efetiva através do constante apoio do capital privado), o grupo político que está no comando do Estado, atende aos interesses desses agentes corporativos através do aparato estatal.

A proposta da pesquisa é, em partes, entender a dependência que muitas prefeituras paulistas têm com relação aos pedágios implantados nas rodovias concedidas que cortam seus territórios, já que em muitos municípios o repasse de ISSQN (Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza) oriundos de concessionárias é de significativa importância para a composição dos orçamentos municipais.

A pesquisa vem sendo desenvolvida através da análise de dados dos repasses de ISSQN das concessionárias aos municípios, obtidos junto à ARTESP Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo. Os dados referentes aos fundos de investimentos detentores das concessões são obtidos junto à CVM - Comissão de Valores Mobiliários, autarquia vinculada ao Ministério da Fazenda do Brasil.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

No que tange ao panorama das concessões rodoviárias estaduais em São Paulo, podemos apontar uma maior participação de novos agentes diretamente representantes do capital financeiro (Fundos de Investimento, mais precisamente) principalmente ao longo dos últimos anos. Em 2016 o Pátria Infraestrutura III Fundo de Investimento em Participações, arrematou com ágio de 130,89% o lote Florínea-Igarapava. Para administrar a concessão, o Pátria criou a Sociedade de Propósito Específico (SEP) Entrevias. Já em 2019, o Pátria adquire 100% das participações da Concessionária Auto Raposo Tavares de sua antiga controladora, Invepar, obtendo o direito de administrar, até 2029, 834 km em trechos das rodovias paulistas. Em janeiro de 2020, detendo quota de 75% em um consórcio com o Fundo Soberano de Cingapura (GIC), o Fundo Pátria vence o leilão do Lote Piracicaba-Panorama, a maior concessão rodoviária do país até o presente momento (1.273 km de rodovias). O que tem ocorrido (e esta é a novidade do movimento detectado) é o crescente protagonismo assumido por estes novos agentes: se assumiam posição secundária em consórcios com agentes tradicionais, e em regra restringiam-se ao financiamento das obras, agora os agentes financeiros são os próprios controladores das concessões e subcontratam as construtoras.



RELAÇÃO COM A SESSÃO TEMÁTICA

Conforme a descrição da proposta da ST, espera-se que seja debatido o “estudo e pesquisa sobre o Estado, políticas públicas e desenvolvimento regional”. Entendemos que nossa pesquisa se alinha com tal descrição, haja vista que, voltando nosso debate para a compreensão das articulações entre o Estado brasileiro e esses novos agentes econômico-financeiros no período atual, propomos refletir como que a arquitetura de nosso sistema federativo permite a instalação de complexas articulações que viabilizam um sistema de usos do território onde os projetos privados e estatal se desenvolvem mutuamente viabilizando proposta de desenvolvimento local e regional.