

PAULA DE PAULA SOUSA E SILVA

**ANÁLISE DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE INFRAESTRUTURA VIÁRIA NO MATO
GROSSO, CONSIDERANDO O SETOR DE LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO**

**TANGARÁ DA SERRA/MT - BRASIL
2022**

PAULA DE PAULA SOUSA E SILVA

ANÁLISE DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE INFRAESTRUTURA VIÁRIA NO MATO GROSSO, CONSIDERANDO O SETOR DE LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO

Dissertação a ser apresentada à Universidade do estado de Mato Grosso, como parte das exigências do Programa de Pós-graduação Strictu Sensu em Ambiente e Sistemas de Produção Agrícola para obtenção do título de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Raimundo Nonato Cunha de França

**TANGARÁ DA SERRA/MT - BRASIL
2022**

S586a	SILVA, Paula De Paula Sousa e. Análise das Políticas Públicas de Infraestrutura Viária no Mato Grosso, Considerando o Setor de Logística do Agronegócio / Paula de Paula Sousa e Silva – Tangará da Serra, 2023. 43 f.; 30 cm. (ilustrações) Il. color. (sim) Trabalho de Conclusão de Curso (Dissertação/Mestrado) – Curso de Pós-graduação Stricto Sensu (Mestrado Acadêmico) Interdisciplinar em Ambiente e Sistemas de Produção Agrícola, Faculdade de Ciências Agrárias, Biológicas, Engenharia e da Saúde, Câmpus de Tangara da Serra, Universidade do Estado de Mato Grosso, 2023. Orientador: Raimundo Nonato Cunha de França 1. Mato Grosso. 2. Políticas Públicas. 3. Fethab. I. Paula de Paula Sousa e Silva. II. Análise das Políticas Públicas de Infraestrutura Viária no Mato Grosso, Considerando o Setor de Logística do Agronegócio: . CDU 32:61(817.2)
-------	--

DEDICATÓRIA

A Deus, por sempre me guiar e proteger a mim e a minha família.

A Minha Nossa Senhora Aparecida, por me acalmar nos momentos difíceis e atender meus pedidos.

Aos meus pais, pelo suporte e paciência, durante toda a minha vida.

Ao meu namorado, por me incentivar a concluir este mestrado.

Aos meus professores e amigos do PPGASP.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pela minha vida e pela vida das pessoas que eu amo. Agradeço por estar viva e capaz de passar por este processo de aprendizagem e evolução.

Agradeço a minha mãe, Regina e ao meu namorado, José, por sempre estarem ao meu lado, me apoiando e incentivando, com muito amor e carinho.

Agradeço ao meu orientador Prof. D.Sc. Raimundo Nonato Cunha de França, pelos ensinamentos e suporte durante esse período de mestrado.

Agradeço aos meus amigos e colegas de mestrado, pelo compartilhamento de conhecimento e amizade.

SUMÁRIO

	Páginas
RESUMO.....	6
ABSTRACT	7
INTRODUÇÃO GERAL	8
ARTIGO 1: AS PRINCIPAIS POLÍTICAS PÚBLICAS DE INFRAESTRUTURA VIÁRIA NO ESTADO DE MATO GROSSO DURANTE O PERÍODO DE 2002 A 2022.....	14
ARTIGO 2: PRINCIPAIS ASPECTOS DO FUNDO ESTADUAL DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO (FETHAB) E SUAS ARRECADAÇÕES NO PERÍODO ENTRE 2002 A 2022.....	31
CONSIDERAÇÕES FINAIS	43

RESUMO

As políticas públicas são fundamentais instrumentos empregues pelo Estado para elaborar programas e ações que irão assegurar direitos e avanços para a sociedade. Diante disso, o objetivo deste trabalho foi de determinar quais foram as políticas públicas elaboradas para favorecer o setor da infraestrutura viária no estado de Mato Grosso, no período de 2002 a 2022. Como resultado, foi constatado que não existe uma política pública que direcione seus recursos exclusivamente para a área de infraestrutura viária. O que existe são programas que contribuem com parte de seus recursos para o planejamento e crescimento dessa área, sendo o Fundo de Transporte e Habitação – Fethab, responsável por auxiliar o Estado de Mato Grosso nessa questão.

Após ser definida a política pública atuante no setor de infraestrutura viária do Estado, foi necessário apresentar os principais aspectos do Fethab, como política pública longitudinal, e estruturar as arrecadações do fundo ao decorrer dos seus anos de existência. Conclui-se que o Fethab arrecadou mais de 19 bilhões de reais desde que foi criado em 27 de março de 2000, demonstrando sua eficiência no recolhimento dos recursos. Porém, ficou identificado uma falta de transparência e controle da utilização do capital em setores específicos do Mato Grosso.

Palavras-chave: Mato Grosso, Políticas Públicas, Fethab.

ABSTRACT

Public policies are fundamental instruments employed by the State to elaborate programs and actions that will ensure rights and advances for society. Therefore, the objective of this study was to determine which public policies were developed to favor the road infrastructure sector in the state of Mato Grosso, in the period from 2002 to 2022. As a result, it was found that there is no public policy that directs its resources exclusively to the area of road infrastructure. What do exist are programs that contribute with part of their resources to the planning and growth of this area, and the Transportation and Housing Fund - Fethab, is responsible for helping the State of Mato Grosso in this matter.

After defining the public policy that operates in the state's road infrastructure sector, it was necessary to present the main aspects of Fethab, as a longitudinal public policy, and to structure the fund's collections throughout its years of existence. The conclusion is that Fethab has collected more than 19 billion reais since it was created on March 27, 2000, demonstrating its efficiency in the collection of resources. However, a lack of transparency and control over the use of the capital in specific sectors of Mato Grosso was identified.

Keywords: Mato Grosso, Public Policies, Fethab.

INTRODUÇÃO GERAL

A produção de commodities agrícolas em terras dos municípios do Mato Grosso voltados para o agronegócio vem tomando espaço de produção de alimentos. A atividade produtiva agrícola de um lugar influencia na organização social do território, principalmente com ligação à produção de alimentos para fornecimento local ou para exportação. E isso, está fundamentalmente associado à economia, à política governamental e à inclusão ou não da participação das pessoas no controle dos sistemas alimentares (CORREA et al, 2019).

A correlação entre crescimento econômico e desenvolvimento é vastamente abordada na literatura econômica e passou por inúmeras alterações ao passar do tempo. Através da evolução das teorias sobre o desenvolvimento, constatou-se que o crescimento econômico passou a ser um instrumento dentre tantos outros, e não um objetivo em si (SANTOS et al, 2017).

O setor agropecuário é o principal agente causador da oscilação econômica do estado, tanto no que diz respeito ao valor adicionado, quanto para a produção de renda, visto que, esse setor tem se destacado em municípios com grandes e pequenas taxas de crescimento e rendas per capita. Evidenciando a sensibilidade do setor agropecuário (DASSOW; COSTA; FIGUEIREDO, 2011).

Segundo Silva e Vazquez (2018) O desenvolvimento capitalista na Amazônia se viabilizou por meio de grandes projetos estatais que estimularam a circulação de mercadorias e população (como a construção de eixos rodoviários e a mudança da capital para o Centro-Oeste). Mato Grosso se beneficiou pelo investimento em rodovias, com destaque para a BR-364, que liga a capital do estado, Cuiabá, ao eixo Centro-Sul; e a BR-163, que parte da capital até o município de Santarém no Pará, cortando o norte do estado. Além disso, a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam), que se ocupava dos projetos de articulação de políticas governamentais, liberou a parte majoritária do seu recurso no setor agropecuário para Mato Grosso. As regiões consideradas prioritárias e que concentram estruturas comerciais das empresas transnacionais são aquelas localizadas às margens da rede rodoviária estabelecida, uma vez que esta é essencial para o escoamento da produção.

A Região Centro-Oeste, em especial o Mato Grosso, representa o principal polo de produção agrícola do Brasil, parte considerável da produção agropecuária é

exportada do estado, demonstrando que investimentos em infraestrutura são de extrema importância para a manutenção do crescimento econômico de Mato Grosso (FIQUEIREDO; BARROS; GUILHOTO, 2005).

O desempenho do agronegócio brasileiro, particularmente da soja do Mato Grosso, é atribuído à ampla rede de agentes que ao longo da cadeia se constituem como fontes de inovação, com destaque para indústria de insumos e instituições públicas e privadas que desenvolvem pesquisas e difundem tecnologias (SZNITOWSKI, 2017).

Houve no Brasil, a partir de 1991, com a abertura econômica, uma mudança significativa no volume da circulação das mercadorias, capitais e informações. Conformou-se, deste modo, um aumento desigual da circulação de mercadorias em relação ao planejamento e à construção de infraestruturas de transportes e armazenamento para atender à crescente movimentação de mercadorias (SILVEIRA, 2018).

A infraestrutura de transportes de uma região tem importante papel no seu desenvolvimento, visto que constitui condição básica para a realização de trocas econômicas entre locais espacialmente dispersos. Essa infraestrutura não diz respeito apenas às vias, mas também a uma miríade de instalações logísticas, as quais dão suporte a operações comerciais e industriais, facilitando o fluxo de bens e informações através de fronteiras locais, regionais, nacionais e internacionais (CATAPAN; LUNA, 2016).

De acordo com MOORI et al (2015), as capacidades logísticas assumem papel importante para a rapidez no atendimento e oferta de produtos de preços baixos aos consumidores.

O Centro-Oeste do Brasil se destaca como um polo produtor de soja. Pela crise fiscal do Estado, a partir dos anos 80, a malha rodoviária brasileira perde investimentos públicos para sua ampliação, conservação e restauração, refletindo na competitividade internacional desse grão (CORREA; RAMOS, 2010).

A logística tem como o principal objetivo proporcionar o menor custo possível para preservar a sustentabilidade das atividades produtivas, particularmente as do setor do agronegócio, que é fundamental para o desenvolvimento da economia nacional, caracterizado por produtos de grandes volumes e baixo valor agregado. No agronegócio, a problemática em termos de logística está no fato de que as áreas de maior produção agrícola do país estão situadas nas regiões Centro-Oeste e Norte,

distantes dos principais portos de escoamento destes produtos. Dessa forma, a logística aplicada ao setor de agronegócio é hoje o principal meio para a diminuição dos custos na comercialização da produção agroindustrial brasileira (SILVA; MENEZEZ, 2008).

Diante deste cenário, o objetivo central deste trabalho é analisar a criação e o uso de políticas públicas voltadas para a infraestrutura viária do Mato Grosso. A dissertação está dividida em dois artigos. O primeiro traz a abordagem qualitativa da existência ou não dessas políticas públicas no Estado, através da temática “As principais políticas públicas de infraestrutura viária no estado de Mato Grosso durante o período de 2002 a 2022”, e o segundo artigo buscou analisar os “Principais aspectos do Fundo Estadual de Transporte e Habitação (Fethab) e suas arrecadações no período entre 2002 a 2022”.

Referências Bibliográficas

CATAPAN, André; LUNA, Mônica Maria Mendes. **Localização e concentração de atividades logísticas no Brasil**. J. Transp. Lit., Manaus, v. 10, n. 2, p. 35-39, junho, 2016. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S223810312016000200035&lng=en&nrm=iso DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/2238-1031.jtl.v10n2a7>.

CORREA, Vivian Helena Capacle; RAMOS, Pedro. **A precariedade do transporte rodoviário brasileiro para o escoamento da produção de soja do Centro-Oeste: situação e perspectivas**. Rev. Econ. Sociol. Rural, Brasília, v. 48, n. 2, p. 447-472, junho, 2010. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-20032010000200009&lng=en&nrm=iso. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0103-20032010000200009>.

CORREA, Marcia Leopoldina Montanari et al. **Alimento ou mercadoria? Indicadores de autossuficiência alimentar em territórios do agronegócio, Mato Grosso, Brasil**. Saúde debate, Rio de Janeiro, v. 43, n. 123, p.1070-1083, outubro, 2019. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010311042019000401070&lng=en&nrm=is. DOI: <https://doi.org/10.1590/0103-1104201912307>.

DASSOW, Charline; COSTA, Raphaela Marya Gerônima Santos da; FIGUEIREDO, Adriano Marcos Rodrigues. **Crescimento econômico municipal em Mato Grosso: uma análise de convergência de renda**. Rev. Bras. Econ., Rio de Janeiro, v. 65, n. 4, p. 359-372, dezembro, 2011. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S003471402011000400003&lng=en&nrm=iso. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/S0034-71402011000400003>.

FIGUEIREDO, Margarida Garcia de; BARROS, Alexandre Lahós Mendonça de; GUILHOTO, Joaquim José Martins. **Relação econômica dos setores agrícolas do Estado do Mato Grosso com os demais setores pertencentes tanto ao Estado quanto ao restante do Brasil**. Rev. Econ. Sociol. Rural, Brasília, v. 43, n. 3, p. 557-575, setembro, 2005. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-

20032005000300008&lng=en&nrm=iso. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-20032005000300008>.

MOORI, Roberto Giro et al. **O efeito do tipo de produto e das capacidades logísticas sobre o ciclo do pedido**. REAd. Rev. eletrôn. adm. (Porto Alegre), Porto Alegre, v. 21, n. 1, p. 141-169, abril. 2015. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-23112015000100141&lng=en&nrm=iso. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/1413-2311.0112014.47436>.

SANTOS, Nagela Bueno et al. **Desenvolvimento e crescimento econômico das macrorregiões de Mato Grosso nos anos 2005 e 2013**. Interações (Campo Grande), Campo Grande, v. 18, n. 3, p. 169-182, setembro, 2017. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1518-70122017000300169&lng=en&nrm=iso. DOI: <https://doi.org/10.20435/inter.v18i3.1442>.

SILVA, M. S.; MENEZES, T. M. Corredor de escoamento noroeste: alternativa logística para produtores agrícolas das regiões centro e norte do estado do mato grosso. **Revista em Agronegócios e Meio Ambiente**, v. 1, n. 1, p. 37-44, jan./abr. 2008. Disponível em: <https://periodicos.unicesumar.edu.br/index.php/rama/article/view/505>. DOI: <https://doi.org/10.17765/2176-9168.2008v1n1p37-44>.

SILVA, Carla Craice da; VAZQUEZ, Felipe Ferraz. **Migração e reestruturação do mercado de trabalho: o caso da BR-163 no estado do Mato Grosso**. Interações (Campo Grande), Campo Grande, v. 20, n. 2, p. 585-598, junho, 2019. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S151870122019000200585&lng=en&nrm=iso. DOI: <http://dx.doi.org/10.20435/inter.v0i0.1820>.

SILVEIRA, Marcio Rogerio. **Transportes e a logística frente à reestruturação econômica no brasil**. Mercator (Fortaleza), Fortaleza, v. 17, e17008, 2018. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1984-22012018000100208&lng=en&nrm=iso. DOI: <http://dx.doi.org/10.4215/rm2018.e17008>.

SZNITOWSKI, A. M. **Fontes de conhecimento/tecnologia para o agronegócio da soja em Mato Grosso**. Revista Unemat de Contabilidade, 2017. v. 6, n. 11. Disponível em: <https://periodicos.unemat.br/index.php/ruc/article/view/2175>.

AS PRINCIPAIS POLÍTICAS PÚBLICAS DE INFRAESTRUTURA VIÁRIA NO ESTADO DE MATO GROSSO DURANTE O PERÍODO DE 2002 A 2022.

RESUMO

As políticas públicas são importantes ferramentas utilizadas pelo Estado para desenvolver planos e ações que irão garantir direitos e melhorias para a sociedade. Nesse sentido, o objetivo desta produção foi de identificar quais foram as políticas públicas desenvolvidas para beneficiar o setor da infraestrutura viária no estado de Mato Grosso. A pesquisa é qualitativa do tipo bibliográfico-documental, tendo como recorte temporal o período de 2002 a 2022. Concluiu-se que não existem políticas públicas específicas destinadas de forma exclusiva para beneficiar a infraestrutura viária do estado, o que foi encontrado são alguns programas que garantem uma contribuição para o desenvolvimento, reforma e manutenção desse setor, como é o caso do Fundo de Transporte e Habitação - Fethab.

Palavras-chave: Política Pública, infraestrutura, Mato Grosso, Fethab.

ABSTRACT

Public policies are important tools used by the State to develop plans and actions that will guarantee rights and improvements for society. In this sense, the objective of this study was to identify which public policies were developed to benefit the road infrastructure sector in the state of Mato Grosso. The research is qualitative of the bibliographical-documentary type, with a time frame of 2002 to 2022. It was concluded that there are no specific public policies aimed exclusively at benefiting the state's road infrastructure; what was found were some programs that ensure a contribution to the development, reform and maintenance of this sector, such as Fethab.

Keywords: Public Policy, infrastructure, Mato Grosso, Fethab.

1. INTRODUÇÃO GERAL

O Brasil se tornou, nas últimas décadas, um forte personagem na produção e exportação de produtos derivados do agronegócio. Isso devido a diversos fatores como a disponibilidade de recursos naturais, o uso da ciência e tecnologia, habilidade dos produtores, emprego de políticas públicas, entre outros (EMBRAPA, 2019).

Conhecido como o celeiro do mundo, o estado de Mato Grosso apresenta sua base econômica sustentada pelo agronegócio. É o maior produtor brasileiro de soja, com produção em torno de 35,885 milhões de toneladas, na safra 2019/2020, além de ser grande produtor de milho, algodão e de rebanho bovino (EMBRAPA, 2019).

No entanto, o Mato Grosso enfrenta um processo divergente, ao mesmo tempo que ocorre um crescimento econômico cada vez maior do agronegócio, é demonstrada uma carência no setor de logística, como por exemplo, a utilização de vias de transporte com uma infraestrutura precária (ARRUDA, 2016).

O papel da logística é de suma importância para o escoamento de produtos derivados do agronegócio, principalmente onde o foco é a exportação. Isso acontece porque a maioria desses produtos são perecíveis, sendo necessário o rápido transporte para que não ocorra perda de qualidade (AZEVEDO, 2014).

As longas distâncias que separam os produtores dos fornecedores, empresas e clientes, tornam-se um problema ainda maior quando as vias de transporte são de baixa qualidade ou até mesmo inexistentes. Acaba prejudicando o escoamento dos produtos e aumentando o custo dos mesmos, sendo capaz de reduzir o desenvolvimento e o potencial de competição com outras localidades (PRANTE; LINO, 2013).

Em regiões que estão mais distantes dos centros fornecedores e consumidores, o investimento no setor de logística de transporte é fundamental para o desenvolvimento socioeconômico (PRANTE; LINO, 2013).

O território brasileiro revela o predomínio do transporte de cargas realizado por rodovias (IBGE, 2014). O Mato Grosso por ser uma região distante dos portos de escoamento, faz grande uso desse modal de transporte.

Nesse contexto, o presente estudo tem como objetivo mapear as políticas públicas de infraestrutura viária no Mato Grosso, considerando o setor de logística do agronegócio, de 2002 a 2022. A Pesquisa é documental, com abordagem qualitativa e descritiva, utilizando dados disponibilizados por instituições públicas em plataformas

web, relacionados aos modais de transportes do estado. Também foram coletados dados a partir de artigos e realizada uma revisão bibliográfica para melhor abordagem sobre políticas públicas e programas de infraestrutura logística realizados pelo governo.

2. METODOLOGIA

O estudo está fundamentado em uma pesquisa qualitativa do tipo bibliográfico, que de acordo com Gil (2008), a pesquisa bibliográfica deve ser desenvolvida com base em material já organizado, composto principalmente de livros e artigos científicos. Não sendo recomendado trabalhos provenientes da internet. Desse modo, o recorte metodológico da pesquisa foi elaborado a partir de exames em documentos, Legislação e também em Planos Governamentais que possuíam apontamentos quanto as Políticas Públicas de Infraestrutura viária do estado. Buscou-se em bases de dados como Scielo, e em sites¹ como o da Prefeitura de Tangará da Serra e dos Governos Executivo e Legislativo Federais.

Os artigos estudados foram divididos em quatro temas para que fossem separados por similaridade de conteúdo. Os temas foram: Agronegócio no Mato Grosso, Logística de Transporte, Projeto Rodoviário e Políticas Públicas. Cada tema foi composto por no mínimo oito artigos, sendo as buscas realizadas na base de dados eletrônica Scientific Electronic Library Online (SciELO), para que a pesquisa bibliográfica apresentasse embasamento suficiente.

Nesse sentido, o estudo possuiu como recorte temporal o período de 2002 a 2022, tendo em vista que, segundo Seixas (2016) o Brasil possui 1,7 milhão de km de rodovias, 213 mil pavimentados (12,4%), o que corresponde a cerca de 18 vezes menos densidade que nos Estados Unidos da América (EUA). No *ranking* de competitividade do Fórum Econômico Mundial, o Brasil ocupa o 122º lugar em relação a rodovias; EUA, o 16º; Argentina, o 110º. Sendo assim, para acelerar o processo de seleção da pesquisa utilizou-se as seguintes descrições: Viária; Infraestrutura; Políticas Públicas; Mato Grosso; Período.

¹ <http://www.tangaradaserra.mt.leg.br/>; <http://www.al.mt.gov.br/>; <http://www4.planalto.gov.br/legislacao/legis-federal> e <http://www.scielo.br/>

3. RESULTADOS E DISCUSSÕES

3.1 Projeto Rodoviário e Sistema de Transporte de Cargas

A malha rodoviária brasileira é responsável pelo escoamento da produção industrial e agrícola do país. Através dela é possível o tráfego de bens e pessoas pelo território nacional e a sua qualidade reflete diretamente no custo e na segurança do transporte, tornando necessária a manutenção periódica das vias para que elas ofereçam segurança e conforto para seus usuários. A presença de buracos em rodovias é um problema existente nas estradas brasileiras e é agravado pela ausência de manutenção contínua e eficaz (KAMIGASHIMA; RAUTA, 2018).

Durante a avaliação da superfície de trechos de pavimentos rodoviários é natural que sejam levantados diversos tipos de defeitos, com diferentes níveis de severidade e densidade. As normas DNIT 005/2003, DNIT 006/2003, DNIT 007/2003 e DNIT 008/2003 estabelecem as definições, os critérios e os equipamentos utilizados para a realização dos levantamentos de defeitos de pavimentos (SONCIM; JUNIOR, 2015).

Os principais defeitos encontrados nas rodovias brasileiras são as deformações permanentes em trilha de rodas e os trincamentos por fadiga, relacionados diretamente com o tráfego atuante, estrutura do pavimento/mistura e condições climáticas. Esses defeitos frequentemente ocorrem precocemente, prejudicando a trafegabilidade, a segurança viária, além de danificar a estrutura dos pavimentos (BOEIRA et al, 2018).

As estradas exercem importante papel no desenvolvimento econômico e social de um país. No Brasil, atualmente o transporte rodoviário é considerado a principal via de integração do país, fundamental no transporte de passageiros e no escoamento da produção industrial e agrícola brasileira (TRINDADE et al., 2005 *apud* SILVA et al, 2011).

A falta de solos com características geotécnicas apropriadas, exigidas pelos órgãos rodoviários para a construção de estradas, torna-se um dos grandes entraves para o setor de transportes no Brasil, visto que volumes maiores de cargas são transportados, com maior frequência, a distâncias cada vez mais longas e problemáticas, exigindo que as estradas pavimentadas e não pavimentadas, sejam transitáveis em qualquer época do ano (MACHADO et al, 2003 *apud* SILVA et al, 2011).

As estradas não pavimentadas têm sido mencionadas como uma das principais fontes de produção de sedimentos, visto que influenciam nos processos hidrológicos de determinada área de diversas formas, como: interceptação direta das gotas de chuva no leito da estrada; baixa taxa de infiltração da água no solo e, em contrapartida, maior volume de escoamento superficial além de concentração do volume escoado em áreas adjacentes ao canal de drenagem da estrada (FORSYTH et al., 2006 *apud* ENRIQUEZ et al, 2015). Nessas estradas os processos erosivos estão associados a fatores como intensidade e duração das chuvas, características do material da estrada, declividade, características construtivas e intensidade de tráfego (ENRIQUEZ et al, 2015).

A malha rodoviária nacional apresenta uma extensão da ordem de 1.725.000 km, com aproximadamente 10% pavimentados; desse total, 83% enquadram-se na categoria de rodovias municipais e vicinais, dos quais 1,2% se encontra pavimentado (VELTEN et al., 2006 *apud* SILVA et al, 2011).

Essas vias vicinais têm caráter de vias capilares de circulação de bens de consumo (cargas), o que seguramente obriga que elas possuam condições estruturais próximas das que atendem às solicitações de tráfego das vias pavimentadas (SILVA et al, 2011). Essas, na maioria das vezes, são construídas sem a realização de estudos prévios, estando sujeitas a vários tipos de problemas.

3.2 Políticas Públicas e investimentos na infraestrutura de transporte

O crescimento econômico de um país é alvo de estudos acadêmicos desde o início do século passado. Fatores tal como educação, investimento público e privado e desburocratização dos mecanismos de Estado explicam o fenômeno em maior ou menor grau (SILVA, 2013).

Conforme Aschauer (1989 *apud* SILVA, 2013), investimento em infraestrutura amplia o crescimento econômico e regional, e se transporte é necessário para a ligação física de regiões, então é lógico pensar que criar, ampliar e manter infraestruturas de transportes, sejam rodovias, ferrovias, portos, canais e rios navegáveis, são fontes de crescimento econômico.

A relação entre políticas públicas para infraestrutura e para a indústria não é algo novo na história. Carlota Perez demonstra que cada revolução tecnológica está

associada a um conjunto de infraestruturas típico do paradigma tecno-produtivo (SEBBEN, 2018).

No Brasil, na última década, surgiram diversos planos e programas governamentais com o objetivo de impulsionar os investimentos no setor de infraestrutura como forma de alavancar o crescimento econômico e atender a demanda da sociedade por bens e serviços públicos de qualidade (GOMIDE; PEREIRA, 2018).

No entanto, embora não por falta de visão de seus governantes quanto à importância da participação estatal no planejamento e na execução desses planos, o Brasil não foi capaz de, ao longo das últimas décadas, suprir as necessidades de infraestrutura do país (BERTUSSI; JUNIOR, 2012).

3.3 Desenvolvimento da Região Centro-Oeste e as Políticas Públicas

As unidades federativas que compõe a região Centro-Oeste são: o Distrito Federal; Goiás; Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Segundo o IBGE (2015) entre as cinco regiões brasileiras é a segunda mais extensa, com uma área de 1.606.415,2 km², correspondente a 18,9% do território brasileiro. O censo de 2021 relata que em relação a área territorial o Mato Grosso possui 903.207,047 km², com uma população estimada em 3.567.234 pessoas (IBGE, 2021).

Cano (1998, p. 177) relatou que a política viária na região Centro-Oeste ordenadamente privilegiou a integração com outros estados, principalmente com São Paulo, como também, a criação de corredores de exportação, em detrimento à integração entre as cidades do mesmo estado e da mesma microrregião. Ainda de acordo com o autor, a integração do mercado nacional promovida pelo rodoviarismo foi possível pelas políticas do Estado, pelos investimentos públicos e pela eliminação de algumas barreiras protecionistas (CANO, 1998).

Nesse sentido, Souza & Silveira (2012) relatam que as rodovias foram escolhidas pelo governo do país, enquanto modalidade ideal para a execução da integração territorial do Brasil e, para a concretização de um mercado doméstico, abolindo em conjunto com os espaços geográficos independentes, como os polos industriais e populacionais.

Contudo, é possível apresentar a definição de Rua (2009) para as políticas públicas, visto que, nascem da necessidade de resolver conflitos que existem nas

sociedades modernas, que possuem como principal distinção a diferenciação social. Ainda segundo o autor, a fim de manter esses conflitos dentro de limites moderáveis, pode-se utilizar de dois meios, que são o autoritarismo (Coerção) ou a política, podendo haver neste último a coerção, mas não se limitando apenas a isso (RUA, 2009).

Já para Teixeira (2002) as políticas públicas são diretrizes que possuem como princípios básicos a ação do poder público fundamentada em regras e procedimentos que firmam as relações entre o Estado e os atores da sociedade organizada. Relações que envolvem a regulamentação das políticas para formalizar os programas e as linhas de financiamentos que irão direcionar as ações.

Conceitualmente, Souza (2006) afirma que o estudo da política pública envolve diversos campos de análise e seu foco está no entendimento da natureza de seus processos. Uma teoria geral da política pública provoca a sistematização multidisciplinar, envolvendo, por exemplo, a sociologia, a ciência política e a ciência econômica. Tendo em vista, a repercussão das políticas públicas nas sociedades e no comportamento econômico, que precisam ser esclarecidos pela inter-relação entre Estado, política, economia e sociedade.

Portanto, pode-se dizer que a política pública parte, através do entendimento de suas ações e considera a inserção e a participação da sociedade, pois é por meio de sua interação com os organismos institucionais que se torna possível responder aos questionamentos que permitem analisá-las. Sendo assim, o interesse coletivo só pode se sobressair ao individual apenas por meio de organização e aplicação de políticas de maneira democrática.

O agronegócio brasileiro é uma das fontes mais relevantes causadoras de riquezas para o Brasil. Destacando a cultura da soja, visto que sua produção está consolidada na região Centro-Oeste do país, onde apresentou, nos últimos anos, um expressivo desenvolvimento da área ocupada, com ganhos evidentes de rendimentos.

Corrêa e Ramos (2010) afirmam como resultado das elevadas inversões públicas na infraestrutura de transportes rodoviários, o Centro-Oeste foi contemplado com relevantes rodovias federais. Como é o caso das rodovias BR 163 e a BR 364, que atualmente formam as rotas de escoamento da produção de soja com destino aos portos de exportação das regiões Sul e Sudeste.

No entanto, a peculiaridade da economia do país a partir do início da década de 80, com a decadência das contas públicas, culminou em um efetivo desamparo de

políticas setoriais para a área de infraestrutura de transportes. Sendo assim, o escoamento da soja do Centro-Oeste, por concentrar-se no modal rodoviário e este estar em estado precário de conservação, teve significativas perdas (JANK et al., 2004).

Embora, a existência de rotas de escoamento de soja da região Centro-Oeste por hidrovias e ferrovias, as rodovias ainda são as mais exigidas, por conta do menor custo generalizado. Sobretudo, o unimodal rodoviário é o mais viável, dada a flexibilidade em atuar porta a porta, além de não exigir transbordos, não impor perdas de tempos, entre outros aspectos que refletem no custo maior de circulação (CORRÊA e RAMOS, 2010). Contudo, devido as vias hidroviárias e ferroviárias não atingirem os centros produtores, as cargas percorrem trechos longos de rodovias e, em mal estado de conservação até o transbordo a outro modal.

3.4 Políticas Públicas e mudanças na infraestrutura viária do Mato Grosso

Durante a gestão do governador Dante de Oliveira (1999-2002), no dia 27 de março de 2000, através da Lei 7.263 foi criado o Fundo Estadual de Transporte e Habitação (FETHAB), vinculado à Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística (Sinfra) do Mato Grosso, tendo como objetivo, em sua estrutura inicial, financiar o planejamento, execução, acompanhamento e avaliação de obras e serviços de transportes e habitação em todo o território mato-grossense (MATO GROSSO, 2000).

Desta forma, taxas foram definidas para serem cobradas dos produtores rurais nas operações de transporte de produtos como soja, milho, gado, madeira e outros. Assim, ficaria a cargo dos contribuintes optantes pelo uso do diferimento recolher o Fethab, de acordo com certos percentuais da UPF (Unidade Padrão Fiscal), aplicados sobre unidades de medida dos produtos (tonelada de soja, cabeça de gado, metro cúbico de madeira, etc.)

Durante esses anos de existência, a Lei sofreu várias alterações que acabaram aumentando o valor da contribuição e ampliaram sua cobrança para novos produtos. O objetivo principal do fundo também acabou sendo desvirtuado, sendo que, até mesmo obras da Copa do Mundo de futebol, realizada em 2014 receberam recursos desse fundo. A constatação é patente em nota da própria Secretaria de Infraestrutura e Logística do Estado (MATO GROSSO, 2015).

Em dezembro de 2015, durante o governo de Pedro Taques (2015-2019), foi publicada a Lei Estadual nº 10.353/2015, proporcionando uma reforma na estrutura do Fethab. A ideia seria de complementar a receita gerada pelo Fethab 1 e assegurar os investimentos fundamentais em infraestrutura. Para tal, foi elaborado também um Conselho Diretor formado pelas principais organizações representativas do agronegócio. Em seguida, na Lei 10.480/2016 foi instituído o chamado Fethab 2 e definido uma data para encerrar as novas arrecadações, que seria no dia 31 de dezembro de 2018.

No entanto, o novo governo, comandado por Mauro Mendes em 2019, alegou que não poderia abrir mão da receita gerado pelo Fethab e acabou declarando calamidade financeira de Mato Grosso. A princípio o que foi proposto pelo executivo era em fazer uma unificação do Fethab 1 e Fethab 2 e o aumento das alíquotas já exercidas. Iria também abranger a cobrança sobre milho e carne com e sem osso. O setor produtivo criticou o projeto, pois representaria a institucionalização do Fethab 2, cuja intenção inicial era que fosse temporário. A contraproposta das organizações representativas do agronegócio mato-grossense foi a não unificação do Fethab e a reedição do Fethab 2 por apenas dois anos.

Em 28/01/2019, foi publicada a Lei nº 10.818/2019, onde manteve-se o aumento das alíquotas, porém cancelando a unificação dos dois fundos (Fethab 1 e 2). As taxas também passaram a cair sobre qualquer venda internacional ou interestadual de gado em pé, aumentando a cobrança sobre o setor. Outra alteração produzida pela nova lei foi a revisão do prazo do novo Fethab, com vigência até 31/12/2022.

O FETHAB MT não é uma contribuição obrigatória, porém, o produtor rural que optar em não pagar o FETHAB, acaba perdendo o benefício de produtor rural do diferimento do ICMS e do regime especial de recolhimento mensal do ICMS em Mato Grosso (MT).

Atualmente, de acordo com a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística (SINFRA-MT) a cobertura das rodovias estaduais com uma extensão de 34.433,92 km, se apresentam da seguinte maneira: 21.991,02 Km não pavimentada, 2.570 de pontes, onde 2.105 são de madeiras e 451 de concreto, 36 aeródromos, 30 balsas, 2.078,3 Km de ferrovia e, teve o repasse da FETHAB 2021 que foi de R\$ 270.961.078.

Pesquisa desenvolvida pelo Centro de Liderança Pública (CLP), em parceria com a Consultoria Tendências e a Economist Intelligence Group², demonstrou que o estado está ocupando o 10º lugar geral no Ranking de Competitividade dos Estados. Tendo em vista, que o Mato Grosso apresentou a maior evolução em infraestrutura do país no último ano, foram avaliados 65 itens, agrupados em 10 pilares para chegar ao resultado geral. Observou-se que o principal destaque do Estado está relacionado com a infraestrutura, pois teve um salto da 24ª posição de 2015 para a 14ª em 2022.

Pode-se considerar como um dos motivos dessa evolução a assinatura de contratos de concessão e parceria social de 931 km de rodovias em Mato Grosso, assinadas pelo Governo. Visto que, a concessão provoca a transferência do bem por tempo determinado, após o qual o bem público volta a ser responsabilidade do poder público. O mesmo continua sendo um patrimônio público, mas sob a responsabilidade da iniciativa privada durante esse período (CURY & VEIGA, 2003). Que foram definidas após leilão na bolsa de valores oficial do Brasil, em São Paulo em novembro de 2020.

O contrato foi assinado pelo Governador Mauro Mendes e o Secretário de Infraestrutura e Logística Marcelo de Oliveira no dia 06 de maio de 2020, referente a concessão de três lotes de rodovias, com um total de 512,2 km, para a iniciativa privada. Ainda foram transferidos 419,3km de rodovias para à responsabilidade da Associação Agrologística de Mato Grosso, resultando em 931,5 km de rodovias para a administração das concessionárias e da associação parceira.

A concessão terá uma vigência de 30 anos, para a execução de serviços de conservação, recuperação, manutenção e implantação de melhorias rodoviárias. Com a previsão de serem investidos nas melhorias R\$1,45 bilhão. Sabe-se que ações como essas promovem não só a melhoria para a região como também melhoram o desenvolvimento. Tendo em vista que, a partir da concessão de março de 2014, foram duplicadas 117 km da BR 163, bem como realizou a recuperação superficial e profunda de 761 km de pavimento. Ainda se revitalizou a sinalização, limpou a faixa de domínio e implantou os serviços operacionais com atendimento 24 horas aos usuários.

²<http://www.rotadooeste.com.br/pt-br/imprensa/noticias/mato-grosso-apresenta-maior-evolucao-em-infraestrutura-do-brasil#:~:text=Revista%20'Na%20Rota',Mato%20Grosso%20apresenta%20maior%20evolu%C3%A7%C3%A3o%20em%20infraestrutura%20do%20Brasil,estudo%2C%20impactou%20diretamente%20nesse%20resultado>. Acesso em: 26 ago. 2022.

Ainda na esteira das melhoras no sistema rodoviário, em março de 2004, criou-se uma primeira versão do plano BR-163 sustentável, que foi criado por 14 ministérios e sob a coordenação da Casa Civil da Presidência da República (ALENCAR, 2005). Por sua vez, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), criado em 2007, causou a retomada de planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura, cooperando de maneira decisiva para a ampliação da oferta de empregos e na geração de renda. Além de elevar o investimento público e privado em obras fundamentais, o PAC ficou responsável pela manutenção da BR-163 durante o período entre 2007/2014 (PAC, 2017).

A Agência Nacional Transporte Terrestre (ANTT), em novembro de 2013, realizou um leilão na BM&F BOVESPA, em São Paulo, para concessão da BR-163, que prevê a execução de serviços de duplicação, manutenção, conservação, operação, implantação de melhorias e a ampliação da capacidade de 850,9 Km da rodovia BR-163 (ANTT, 2017).

São ações como essas que promovem o crescimento da região de maneira estruturada, fazendo com que o Mato Grosso, venha ocupar melhores posições entre os estados em relação a desenvolvimento e infraestrutura.

4. CONCLUSÃO

A realização deste estudo possibilitou concluir que o estado do Mato Grosso ainda apresenta uma infraestrutura viária ineficiente, mas que vem evoluindo com o passar dos tempos. Sendo que, a região é tida como a maior produtora de soja apresentando os menores custos de produção, mas quando chega nos principais portos de exportação do país, seu custo se torna um dos mais altos.

Nesse sentido, com essa pesquisa buscou-se identificar quais as principais políticas públicas de infraestrutura viária no estado do Mato Grosso durante o período de 2002 a 2022. Identificou-se que a política pública é um relevante instrumento de estudo e análise de situações em que se deve operar com maior prioridade, nos casos da administração pública. Tendo em vista que, o seu surgimento está relacionado com políticas restritivas de gastos, na maioria dos países em desenvolvimento.

Portanto, o que se identificou foi que não há especificamente políticas públicas de infraestrutura viária no Mato Grosso, o que acontece na verdade são projetos de

melhorias das estradas pelo fato do estado ser um dos maiores produtores de soja do país, exigindo do Estado o dever de fornecer bens públicos.

Sabe-se que o Estado e suas ações são responsáveis direta ou indiretamente pelas condições das vias de rodagem no país, por isso, a urgência em criar medidas mais eficazes de reforma da administração para se atender aos interesses da sociedade.

5. Referências Bibliográficas

ALENCAR, Ane. A.C. **Estudo de caso a rodovia BR-163 e o desafio da sustentabilidade**. Dezembro de 2005.

ARRUDA, Z. A. **Espacialização da “logística” como fator de organização produtiva do território mato-grossense**. Goiânia, v. 2, n. 2, p. 219-246, 2016.

AZEVEDO, L. R. L. **A infraestrutura de escoamento de grãos de Mato Grosso**. Campinas, 2014.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE. **Dados da concessão da rodovia BR-163**. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/index.html>>. Acesso em: 26 ago. 2022.

BERTUSSI, Geovana Lorena; ELLERY JUNIOR, Roberto. **Infraestrutura de transporte e crescimento econômico no Brasil**. J. Transp. Aceso., Manaus, v. 6, n. 4, pág. 101-132, dezembro de 2012. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2238-10312012000400006&lng=en&nrm=iso. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/S2238-10312012000400006>.

BOEIRA, Fernando Dekeper et al. **Projeto e implementação de ensaio de fadiga por tração-compressão direta (uniaxial) para avaliação de dano em misturas asfálticas**. Matéria (Rio J.), Rio de Janeiro, v. 23, n. 3, e12148, 2018. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1517-70762018000300401&lng=pt&nrm=iso. DOI: <https://doi.org/10.1590/s1517-707620180003.0482>.

BRASIL. Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Brasília, 2017. Disponível em: <https://bibliotecadigital.economia.gov.br/handle/777/338>. Acesso em: 26 ago. 2022.

CANO, Wilson. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil (1930 – 1995)**. Campinas: Ed. UNICAMP, 1998.

CATAPAN, André; LUNA, Mônica Maria Mendes. **Localização e concentração de atividades logísticas no Brasil**. J. Transp. Lit., Manaus, v. 10, n. 2, p. 35-39, junho, 2016. Disponível em:

http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S223810312016000200035&lng=en&nrm=iso DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/2238-1031.jtl.v10n2a7>.

CORRÊA, Vivian Helena Capacle; RAMOS, Pedro. **A precariedade do transporte rodoviário brasileiro para o escoamento da produção de soja do Centro-Oeste: situação e perspectivas**. 2010. Rev. Econ. Sociol. Rural 48 (2). Jun., 2010. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/resr/a/fHcwXDwRQjSNsp44JL34QhD>. Acesso em: 25 ago. 2022.

CURY, M. V. Q.; VEIGA, F. J. P. **Método para avaliação do desempenho de rodovias concessionadas sob a ótica do usuário**. Instituto Militar de Engenharia – IME. 2003.

EMBRAPA - Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária. **Visão 2030: O Futuro da Agricultura Brasileira**. Brasília, DF, 2019.

ENRIQUEZ, Adriana G. et al. Erodibilidade e tensão crítica de cisalhamento no canal de drenagem de estrada rural não pavimentada. **Rev. bras. eng. agríc. ambient.**, Campina Grande, v. 19, n. 2, p. 160-165, fevereiro. 2015. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-43662015000200160&lng=en&nrm=iso. DOI: <https://doi.org/10.1590/1807-1929/agriambi.v19n2p160-165>.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GOMIDE, Alexandre de Ávila; PEREIRA, Ana Karine. Capacidades estatais para políticas de infraestrutura no Brasil contemporâneo. **Rev. Adm. Pública**, Rio de Janeiro, v. 52, n. 5, p. 935-955, outubro, 2018. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122018000500935&lng=en&nrm=iso. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/0034-761220170006>.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. **Logística dos Transportes no Brasil**. 2014.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Mapa do Site**. 2015. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/mapa_site/mapa_site.php. Acesso em: 25 ago. 2022.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades e Estados**. 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mt.html>. Acesso em: 25 ago. 2022.

JANK, M. S. et al. **Agronegócio e comércio exterior brasileiro**. Revista USP, São Paulo, n.64, p. 14-27, dezembro/fevereiro 2004-2005.

KAMIGASHIMA, Jefferson; RAUTA, Leonardo. **Sistema para Coleta e Disponibilização de Dados de Potenciais Buracos em Rodovias**. Risti. n . 30, p. 78-90, dezembro, 2018. DOI: 10.17013/risti.30.78–90.

MATO GROSSO. **Lei Nº 7263 DE 27/03/2000**. Cria o Fundo de Transporte e Habitação - FETHAB e dá outras providências. Disponível em: http://app1.sefaz.mt.gov.br/Sistema/legislacao/legislacaotribut.nsf/07fa81bed2760c6b84256710004d3940/3866792553b6de7b032568b30044c0d4?OpenDocument#_j9h2ki82eksg3ebhi6opiuc1g_.

MATO GROSSO. **Relatório Circunstanciado Sobre as Contas – Balanço Geral do Estado – Exercício 2014**. Volume I. 2015.

MOORI, Roberto Giro et al. O efeito do tipo de produto e das capacidades logísticas sobre o ciclo do pedido. REAd. **Rev. eletrôn. adm.** (Porto Alegre), Porto Alegre, v. 21, n. 1, p. 141-169, abril. 2015. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-23112015000100141&lng=en&nrm=iso. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/1413-2311.0112014.47436>.

PRANTE, F. I.; LINO, T. M. C. **Logística**: desafio empresarial no noroeste do mato grosso. Juína, 2013.

ROTA DO OESTE. Disponível em: <<http://www.rotadooeste.com.br/>>. Acesso em: 26 ago. 2022.

RUA, Maria das Graças. **Políticas Públicas**. Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração da UFSC. Brasília: CAPES: UAB, 2009.

SEBBEN, Fernando Dall'Onder. **Infraestrutura e desenvolvimento econômico**: proposta de um modelo analítico. Econ. soc., Campinas, v. 27, n. 3, pág. 971-996, dezembro de 2018. Disponível em

http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010406182018000300971&lng=en&nrm=iso. DOI: <https://doi.org/10.1590/1982-3533.2018v27n3art10>.

SEIXAS, Wandell. **Brasil perde competitividade por falta de infraestrutura**. Opinião, 4 de janeiro de 2016. Disponível em: <http://www.dm.com.br/opiniaao/2016/01/brasil-perde-competitividade-por-falta-de-infraestrutura.html>. Acesso em: 25 ago. 2022.

SINFRA. Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística. **Mapas**. Disponível em: <https://mapas.sinfra.mt.gov.br/portal/apps/MapSeries/index.html?appid=1197afdf6a184ecab925dcd5f13a749c>. Acesso em: 26 ago. 2022.

SILVA, Francisco Gildemir Ferreira da et al. **Investimentos em transportes terrestres causam crescimento econômico?** Um estudo quantitativo. J. Transp. Lit., Manaus, v. 7, n. 2, p. 124-145, abril. 2013. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2238-10312013000200007&lng=en&nrm=iso. DOI: <https://doi.org/10.1590/S2238-10312013000200007>.

SILVA, Taciano Oliveira da et al. **Avaliação do subleito de rodovias vicinais de baixo volume de tráfego por meio de ensaios geotécnicos**. Rev. Árvore, Viçosa, v. 35, n. 4, p. 825-833, agosto, 2011. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0100-67622011000500008&lng=en&nrm=iso. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0100-67622011000500008>.

SILVA, M. S.; MENEZES, T. M. **Corredor de escoamento noroeste**: alternativa logística para produtores agrícolas das regiões centro e norte do estado do mato grosso. Revista em Agronegócios e Meio Ambiente, v. 1, n. 1, p. 37-44, jan./abr. 2008. Disponível em: <https://periodicos.unicesumar.edu.br/index.php/rama/article/view/505>. DOI: <https://doi.org/10.17765/2176-9168.2008v1n1p37-44>.

SILVEIRA, Marcio Rogerio. **Transportes e a Logística frente à reestruturação Econômica no Brasil**. Mercator (Fortaleza), Fortaleza, v. 17, e17008, 2018. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1984-22012018000100208&lng=en&nrm=iso. DOI: <http://dx.doi.org/10.4215/rm2018.e17008>.

SONCIM, Sérgio Pacífico; FERNANDES JUNIOR, José Leomar. **Modelo de previsão do índice de condição dos pavimentos flexíveis**. J. Transp. Lit., Manaus, v. 9, n. 3, p. 25-29, setembro. 2015. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S223810312015000300025&lng=en&nrm=iso. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/2238-1031.jtl.v9n3a5>.

SOUZA, Vitor Hélio Pereira de.; SILVEIRA, Márcio Rogério. **O transporte rodoviário no Brasil: algumas tipologias da viscosidade**. In: Cerrados Brasileiros: desafios e perspectivas de desenvolvimento sustentável/Aristides Moysés (organizador). – Goiânia: Ed. Da PUC Goiás/Ed. América, 2012.

SOUZA, Celina. **Políticas Públicas: uma revisão da literatura**. Sociologias, vol. 18, n. 16, jul. - dez. 2006.

TEIXEIRA, Elenaldo Celso. **O Papel das Políticas Públicas no Desenvolvimento Local e na Transformação da Realidade**. Associação de Advogados de Trabalhadores Rurais no Estado da Bahia (AATR-BA), 2002. Disponível em: http://www.dhnet.org.br/dados/cursos/aatr2/a_pdf/03_aatr_pp_papel.pdf. Acesso em: 25 ago. 2022.

PRINCIPAIS ASPECTOS DO FUNDO ESTADUAL DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO (FETHAB) E SUAS ARRECADAÇÕES NO PERÍODO ENTRE 2002 A 2022.

RESUMO: Com o objetivo de financiar ações de planejamento e desenvolvimento dos setores de transporte e habitação no Mato Grosso, foi criado o Fundo de Transporte e Habitação – FETHAB, sendo ele uma política pública longitudinal exclusiva do estado. Nesse sentido, o presente estudo tem como objetivo apresentar os principais aspectos do Fethab e mapear os valores arrecadados ao longo dos anos. A pesquisa é descritiva e analítica, com aspectos qualitativos e quantitativos, tendo como recorte temporal o período de 2002 a 2022. Concluiu-se que o Fethab é um grande impulsionar da economia mato-grossense, arrecadando recursos de forma eficiente, porém, existe uma carência de transparência na aplicação em setores específicos do Estado.

Palavras-chave: Fethab, Mato Grosso, arrecadação.

ABSTRACT: With the objective of financing planning and development actions in the transport and housing sectors in Mato Grosso, the Transport and Housing Fund - FETHAB - was created, being a longitudinal public policy exclusive to the state. In this sense, the present study aims to present the main aspects of Fethab and map the amounts collected over the years. The research is descriptive and analytical, with qualitative and quantitative aspects, with a time frame of 2002 to 2022. It was concluded that Fethab is a major driver of the Mato Grosso economy, collecting resources efficiently, however, there is a lack of transparency in the application in specific sectors of the state.

Keywords: Fethab, Mato Grosso, revenue.

1. INTRODUÇÃO GERAL

Nas últimas décadas, o estado de Mato Grosso passou a ser uma região estratégica para o crescimento do agronegócio com o aproveitamento de amplas áreas para desenvolvimento de monoculturas sobre o bioma da região (CORRÊA et al, 2019).

Deste modo, através da disponibilidade de recursos naturais, do uso da ciência e tecnologia, utilização de políticas públicas e competência dos produtores, o Mato Grosso se tornou um poderoso agente no mundo do agronegócio, tanto para a produção quanto para a exportação dos produtos (EMBRAPA, 2019).

Apesar de ser o maior produtor brasileiro de soja, com sua economia sustentada pelo agronegócio, o Mato Grosso sofre com o setor de logística de transporte, pois apresenta vias com infraestrutura precária ou até mesmo inexistentes, o que acaba prejudicando o escoamento dos produtos da região (ARRUDA, 2016).

Diante desse cenário, considerando a situação precária da malha rodoviária do Mato Grosso e a necessidade de investimentos para a sua melhoria, o Governo do Estado criou no dia 27 de março de 2000, através da Lei 7.263, o Fundo Estadual de Transporte e Habitação (FETHAB). Inicialmente, o fundo tinha como objetivo angariar recursos para financiar o planejamento, execução, acompanhamento e avaliação de obras e serviços de transportes e habitação em todo o território mato-grossense. Nesse contexto, o presente estudo tem como objetivo analisar o Fundo Estadual de Transporte e Habitação (FETHAB), descrevendo os seus principais aspectos como sendo uma política pública longitudinal e esquematizar o que foi arrecado ao longo do tempo.

2. METODOLOGIA

O estado do Mato Grosso é o terceiro maior do Brasil, tendo uma extensão de 903.207,047 km², estando atrás somente do Amazonas e Pará (IBGE, 2021). Está situado no Centro-Oeste brasileiro, fazendo divisa com a Bolívia e com os estados do Amazonas, do Pará, do Tocantins, de Goiás, de Mato Grosso do Sul e de Rondônia (figura 01).

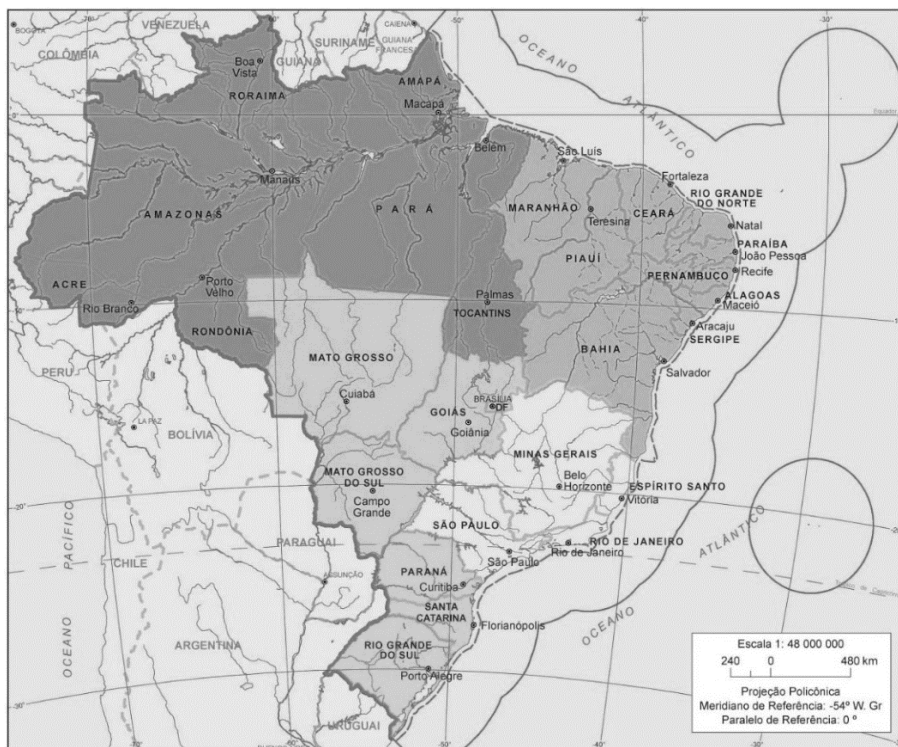


Figura 01 - Mapa Brasil Político.
Fonte: IBGE, 2021.

Mato Grosso possui 141 municípios, nos quais, estão distribuídos aproximadamente 3.567.234 habitantes, segundo estimativas do IBGE em 2021. Durante a década de 1970, o estado passou por um processo histórico, incluindo melhorias tecnológicas e de infraestrutura, contando com a migração de povos do sul e sudeste que possuíam experiência em lavouras, possibilitando ao Mato Grosso, transformar-se na fronteira agrícola do Brasil (FARIA, 2014).

O estudo caracteriza-se por uma abordagem longitudinal, descritiva e analítica, com aspectos qualitativos e quantitativos, pois pesquisa sobre os dados do Fethab, uma política pública do Estado de Mato Grosso, que tem como objetivo angariar fundos para investimentos nos setores de transporte e habitação de todo território mato-grossense.

A abordagem inicial consistiu no desenvolvimento da pesquisa bibliográfica sobre o Fethab na legislação de constituição dessa política, a Lei nº 7.263 de 27 de março de 2000, e em documentos e sites que discutem sobre a criação e desenvolvimento desse fundo. Buscou-se nos sites do Governo de Mato Grosso, através das secretarias de estado, sendo a Secretaria de Estado de Fazenda (SEFAZ) e Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão (SEPLAG).

A segunda abordagem foi por meio da análise de informações coletadas na base de dados fornecidas pelo Balanço Geral do Estado de Mato Grosso, no site da SEFAZ. Nele foram encontrados relatórios contendo as arrecadações realizadas pelo Fethab. Foram avaliados os relatórios referentes ao período de 2002 a 2022, buscando os valores totais recebidos anualmente e também valores arrecadados por cada produto sobre qual as taxações são cobradas.

3. RESULTADOS E DISCUSSÕES

3.1 Fundo Estadual de Transporte e Habitação – FETHAB

O Fundo Estadual de Transporte e Habitação (FETHAB) foi criado no dia 27 de março de 2000, através da Lei 7.263 na gestão de Dante de Oliveira, o qual era governador de Mato Grosso na época. Em sua configuração inicial, tinha como objetivo arrecadar recursos para custear projetos e obras no setor de infraestrutura de transporte e habitação de todo o estado (MATO GROSSO, 2018).

Para utilizar como fonte de receita do Fethab, foram definidas taxações a serem cobradas dos produtores rurais nas operações de transporte de alguns produtos agropecuários, sendo inicialmente da soja, madeira serrada, madeira em tora e gado em pé. O recolhimento do Fethab é feito conforme certos percentuais da UPF (Unidade Padrão Fiscal), empregues sobre unidades de medida desses produtos (cabeça de gado, metro cúbico de madeira e tonelada de soja), porém, caso o produtor decida não recolher, ele acaba perdendo o benefício de diferimento de ICMS (AYRES; JÚNIOR, 2019).

Ao longo dos anos de existência, a Lei criadora do Fethab passou por diversas modificações, aumentando as taxas e também novas cobranças foram adicionadas. Segundo a Secretaria de Infraestrutura do Mato Grosso (SINFRA), os recursos oriundos do fundo, foram utilizados até mesmo em obras da Copa de 2014, desviando assim, do objetivo principal pelo qual o Fethab foi criado.

3.2 Novo FETHAB

Durante o governo de Pedro Taques, ocorreu uma reforma na Lei, proporcionando através da Lei Estadual nº 10.353/2015 que fosse gerado um adicional do Fethab, para que a receita do fundo fosse complementada e com isso, os

investimentos em infraestrutura estivessem garantidos (TRIBUNAL DE CONTAS DO MATO GROSSO, 2022).

No ano de 2016, por meio da Lei 10.480 foi constituído o Fethab II (Novo Fethab) e também a criação do Conselho Diretor do Fethab, sendo esse formado pelas grandes entidades do agronegócio. De acordo com a (SINFRA – MT), essa mudança foi necessária porque o Fethab I não estava suprimindo a exigência por melhorias em infraestrutura no Estado de Mato Grosso. Nesta mesma Lei, foi definida a data para terminar as novas arrecadações, dia 31 de dezembro de 2018.

Porém, ao assumir o governo de Mato Grosso, Mauro Mendes comunicou que não poderia encerrar as arrecadações do Fethab II (Novo Fethab) e declarou calamidade financeira do estado (VILARINO, 2019).

No dia 28 de janeiro de 2019, foi divulgada a Lei nº 10.818, exercendo um conjunto de mudanças relevantes no Fethab, com o objetivo de ajustar as porcentagens e adicionar novos produtos para serem taxados (AYRES; JÚNIOR, 2019). Neste mesmo ano, foi alterada a data para finalizar as contribuições do Novo Fethab, sendo estipulado o prazo de 31 de dezembro de 2022. Desta forma, a atual estrutura de composição das receitas do Fethab pode ser observada pela figura 02.

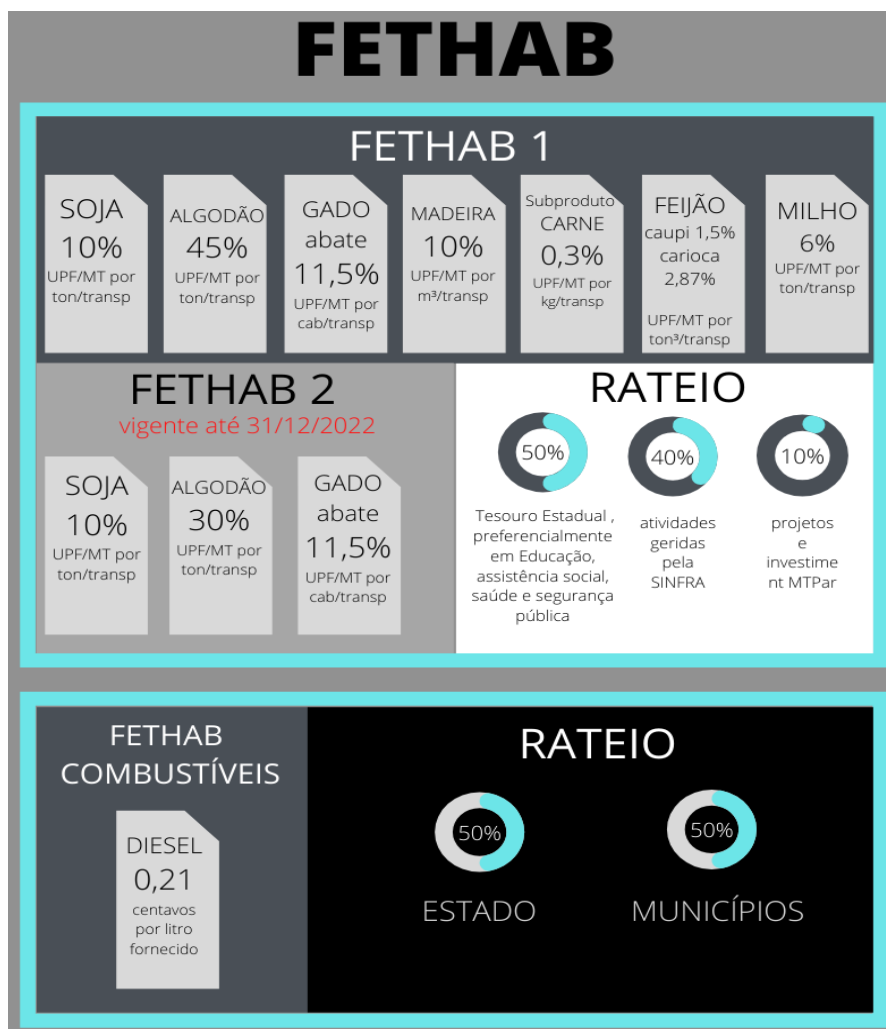


Figura 02 - Quadro atual do Fethab.
Fonte: Tribunal de Contas do Mato Grosso, 2022.

3.3 Arrecadações do Fethab

O gráfico 01 apresenta a arrecadação total do Fethab entre 2002 a 2022, sendo que em 2022 a arrecadação é referente ao período de janeiro até agosto. Através deste gráfico, nota-se que o recolhimento foi crescendo com o passar dos anos, visto que, houve aumentos nos valores das taxas e também a cobrança sobre novos produtos.

O maior salto de arrecadação de forma abrupta foi no ano de 2016 para 2017, devido a criação do Fethab II (Novo Fethab), que somado ao recolhimento do Fethab I, proporcionou um aumento de mais de 455 milhões de reais no valor total recebido. Nota-se também que após a criação do Novo Fethab, as arrecadações são superadas a cada ano que se passa.

E associado com o aumento da produção e comercialização dos produtos agropecuários do Mato Grosso, o Fethab, conforme exibido no gráfico 01, exerce grande influência na receita estadual, gerando um recolhimento de mais de R\$ 2,3 bilhões de reais, referentes aos meses de janeiro a agosto de 2022.

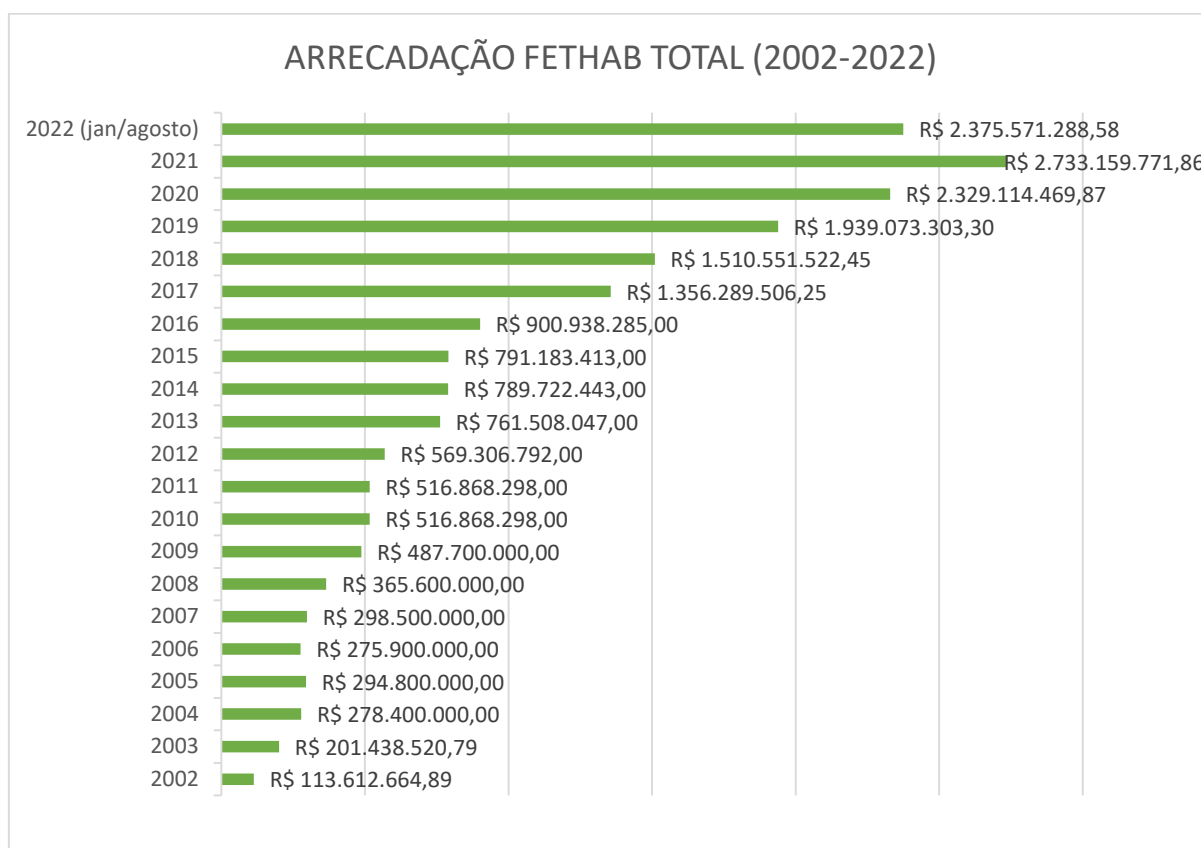


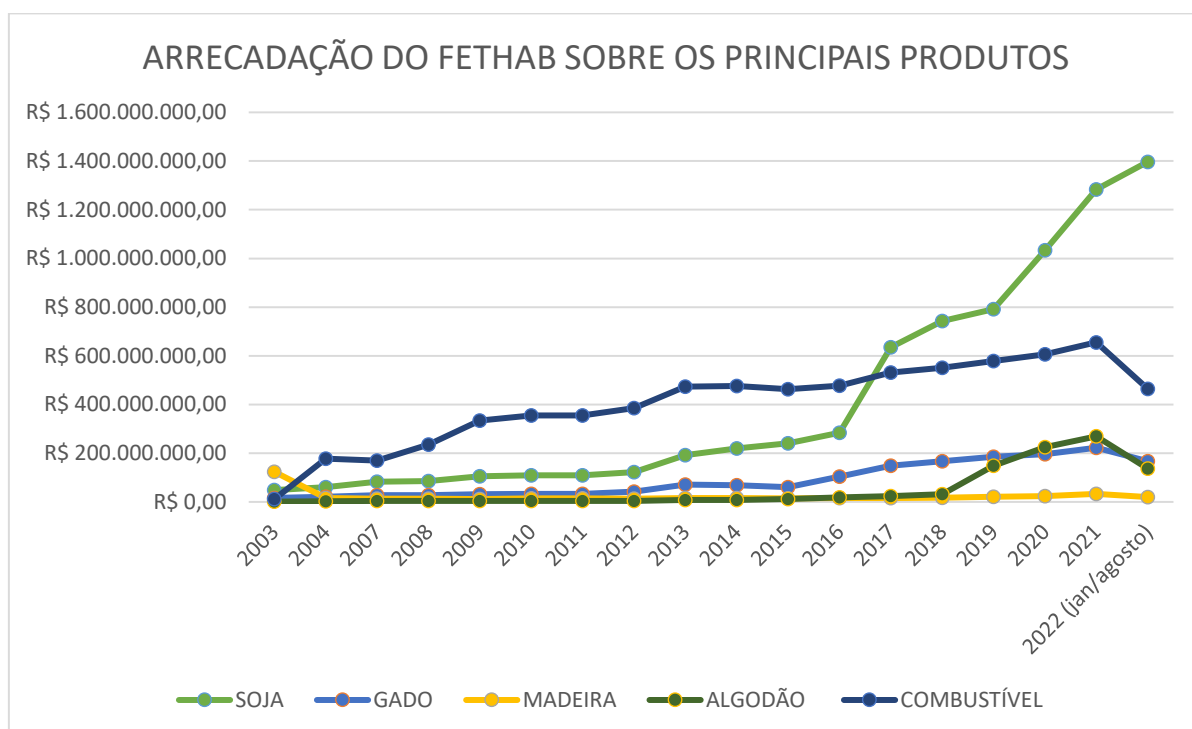
Gráfico 01: Arrecadação total do Fethab de 2002 à 2022.

Fonte: Gráfico elaborado pela autora (out/2022) utilizando os dados fornecidos pelo Balanço Geral do Estado de MT, relatórios do contador de 2002 a 2022.

No gráfico 02, é possível visualizar as arrecadações dos principais produtos que são taxados pelo Fethab, no período de 2003 a 2022, com exceção dos dados referentes ao ano de 2005 e 2006, que não foram encontrados por esta pesquisa. Os valores por produto no ano de 2002 também não foram encontrados.

Através do gráfico abaixo, é possível notar que no período entre 2003 a 2016, o produto que gerava maior contribuição para o Fethab era o combustível, seguido da soja. A partir de 2017, houve uma alteração, onde a soja passou a ser a maior fonte de arrecadação, ficando o combustível em segundo lugar. Outro ponto observado é de que a soja é o produto (entre os principais) que nunca apresentou uma arrecadação anual menor que a do ano anterior, demonstrando o forte papel que este produto do agronegócio exerce sobre a economia do Estado.

No aspecto da estrutura de taxa  o e recolhimento, pode-se dizer que o Fethab é eficaz e eficiente, visto que, foi constatado o grande recurso capitalizado por esse fundo. Porém, quando se diz respeito ao aproveitamento, acompanhamento e fiscalização do uso dos recursos por parte do governo de Mato Grosso, foi observada uma deficiência na transparência, onde se torna muito difícil identificar as obras específicas que são executadas pelos municípios, utilizando os recursos oriundos do Fethab.



Gráfico 02: Arrecadação do Fethab sobre os principais produtos.

Fonte: Gráfico elaborado pela autora (out/2022) utilizando os dados fornecidos pelo Balanço Geral do Estado de MT, relatórios do contador de 2002 a 2022.

3.4 Classificação das rodovias no Mato Grosso.

Em 2021, foi disponibilizada a pesquisa de rodovias do Mato Grosso, elaborada pela Confederação Nacional do Transporte – CNT, classificando a situação dessas vias. Foi analisada toda a malha pavimentada das rodovias federais e os principais trechos estaduais, totalizando 5.439 km (CNT, 2021).

Conforme o estudo feito pela CNT, foi concluído que:

1. Estado Geral: 64,1% da malha rodoviária pavimentada avaliada do estado apresentam algum tipo de problema, sendo consideradas regulares, ruins ou péssimas; e 35,9% da malha são consideradas ótimas ou boas.
2. Pavimento: 51,9% da extensão da malha rodoviária do estado avaliada apresentam problemas; 48,1% estão em condição satisfatória; e 0,2% está com o pavimento totalmente destruído.
3. Sinalização: 48,9% da extensão da malha rodoviária da região são consideradas regulares, ruins ou péssimas;

51,1%, ótimas ou boas; 2,7% da extensão está sem faixa central e 7,2% não têm faixas laterais.

4. Geometria da via (traçado): 58,8% da extensão da malha rodoviária do estado apresentam algum tipo de problema e 41,2% estão ótimas ou boas. As pistas simples predominam em 92,2%. Falta acostamento em 46,1% dos trechos avaliados e 57,8% dos trechos com curvas perigosas não têm sinalização.

5. Pontos críticos: a pesquisa identifica 6 no estado (5 trechos com buracos maior que um pneu).

6. Custo operacional: as condições do pavimento no estado geram um aumento de custo operacional do transporte de 27,2%. Isso reflete na competitividade do Brasil e no preço dos produtos.

7. Investimentos necessários: para recuperar as rodovias no Mato Grosso, com ações emergenciais, de manutenção e de reconstrução, é necessário R\$ 2,3 bilhões.

8. Meio ambiente: em 2021, estima-se que haverá um consumo desnecessário de 47,4 milhões de litros de diesel devido à má qualidade do pavimento da malha rodoviária no estado. Esse desperdício custará R\$ 208,70 milhões aos transportadores.

Fazendo uma análise da pesquisa feita pela CNT, é possível concluir que, de modo geral, a situação da malha rodoviária pavimentada do Mato Grosso apresenta condições desfavoráveis para o tráfego na região, conseqüentemente, prejudicando o escoamento da produção do agronegócio mato-grossense.

Segundo o site Central Infra 2.0 (2022), o qual pertence a SINFRA – MT, o estado possui um total de 34.457,6 km de rodovias federais e estaduais somadas, das quais 21.758,83 km não são pavimentadas, ou seja, cerca de 63,15% das rodovias no Mato Grosso, não possuem pavimento, dificultando ainda mais o deslocamento de pessoas e produtos.

4. CONCLUSÃO

O estado do Mato Grosso, possui sua base econômica fundamentada no agronegócio, sendo dependente de sua malha rodoviária para realizar o escoamento dos seus produtos agrícolas. Diante disso, em 2000, foi criado o Fundo Estadual de Transporte e Habitação – FETHAB, com intuito de obter capital através de taxaões sobre o transporte de commodities agrícolas e combustível no Estado, para então, promover o desenvolvimento do setor de serviços de transporte e habitação em todo o Mato Grosso. O Fethab passou, por várias alterações ao longo de sua existência. A alteração mais significativa aconteceu em 2016, quando foi criado o Fethab II (Novo Fethab), gerando assim, um aumento significativo na receita desse fundo.

Com relação a captação do recurso, o Fethab mostrou-se eficiente, evidenciado pelos elevados valores de arrecadações realizadas anualmente. Entretanto, durante

o processo de pesquisa deste trabalho, foi constatada a carência na transparência da destinação e aplicação dos recursos do fundo em setores específicos.

Portando, o Fethab é uma política pública que se tornou uma importante fonte para alavancar a economia do Estado de Mato Grosso, gerando mais de 19 bilhões de reais ao longo de sua existência, mas que, acabou tendo seu objetivo principal desvirtuado com o decorrer das alterações em sua lei. O que no início era para ser investido na melhoria e desenvolvimento do setor de transporte (malha rodoviária) e habitação, atualmente, de acordo com a estruturação do Fethab, é disponibilizado metade das arrecadações para outros setores, como para a educação, assistência social, saúde e segurança pública. Esses outros setores também são importantes para o Estado, porém, com isso a finalidade pela qual foi criado o Fethab tornou-se irrelevante, já que os investimentos no setor de transporte não fazem mais parte do objetivo principal, diante da atual estruturação do Fethab. Teoricamente, o que se esperaria da utilização dos recursos derivados do Fethab é que, perante uma diminuição das receitas do agronegócio, haja um patrimônio completo de infraestrutura viária, sendo a base para a origem de outras atividades a prevalecer na economia do Mato Grosso.

5. Referências Bibliograficas

ARRUDA, Z. A. **Espacialização da “logística” como fator de organização produtiva do território mato-grossense**. Goiânia, v. 2, n. 2, p. 219-246, 2016.

AYRES, João Paulo; JÚNIRO, Paulo Honorário de Castro. **Majoração da Contribuição ao Fethab - Estado de Mato Grosso**. William Freire Advogados Associados. Minas Gerais. 2019. Disponível em: <https://williamfreire.com.br/wp-content/uploads/2019/03/Memo-WFAA.-Majora%C3%A7%C3%A3o-Fethab.-Mato-Grosso-.pdf>. Acesso em: 29 ago. 2022.

CENTRAL INFRA 2.0. **Painel Gerencial - Ativos - SINFRA-MT**. Disponível em: <https://mapas.sinfra.mt.gov.br/portal/apps/dashboards/31a9e45f737c4095adf4d97bda819ba6>. Acesso em: 27 set. 2022.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE (CNT). **Síntese dos resultados da pesquisa cnt de rodovias 2021 em mato grosso**. Pesquisa CNT de Rodovias 2021. 2021. Disponível em: https://pesquisarodovias.cnt.org.br/downloads/ultimaversao/Sintese_dos_dados_Brasil_Regi%C3%B5es_e_UFs.pdf. Acesso em 26 set. 2022.

CORRÊA, M. L. M et al. **Alimento ou mercadoria? Indicadores de autossuficiência alimentar em territórios do agronegócio, Mato Grosso, Brasil**. Saúde Debate. RIO DE JANEIRO, V. 43, N. 123, P. 1070-1083, OUT-DEZ 2019. DOI: 10.1590/0103-1104201912307

EMBRAPA - Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária. **Visão 2030: O Futuro da Agricultura Brasileira**. Brasília, DF, 2019.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades e Estados**. 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mt.html>. Acesso em: 26 set. 2022.

FARIA, A.M.M. **Perspectivas para o Desenvolvimento de Mato Grosso**. In: BNDES. (Org.). Um olhar territorial para o desenvolvimento: Região Centro-Oeste. 1ed. Rio de Janeiro: BNDES, 2014, v.1, p. 472-501.

SINFRA. Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística. **NOVO FETHAB**. Disponível em: <http://www.sinfra.mt.gov.br/fethab>. Acesso em: 26 ago. 2022.

TRIBUNAL DE CONTAS DO MATO GROSSO. **Auditoria Operacional sobre a Receita Pública do Estado de Mato Grosso**. Secretaria de Controle Externo de Administração Estadual. Portaria 50/2021. Cuiabá. 2022. Disponível em: <https://www.tce.mt.gov.br/processo/documento/611344/2021/105531/2022>.

VILARINO, C. **Entenda o que é Fethab e as mudanças tributárias no MT**. Revista DBO. 2019. Disponível em: <https://www.portaldbo.com.br/entenda-o-que-e-o-fethab-e-as-mudancas-tributarias-no-mato-grosso/>. Acesso em: 29 ago. 2022.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De modo geral, a política pública direcionada para o setor de infraestrutura viária no Mato Grosso, o chamado Fethab, possui capacidade econômica para atender de forma satisfatória, as necessidades que a malha rodoviária requer.

O que pode ser feito para melhorar essa questão no Estado, é uma reestruturação na divisão dos recursos arrecadados, direcionado uma porcentagem maior para o setor de transporte, e também o estabelecimento de um maior controle e transparência da aplicação do capital repassado para os setores que necessitam de investimento no território mato-grossense.