

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SETOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
MESTRADO EM CONTABILIDADE
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: CONTABILIDADE GERENCIAL

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

**IMPACTOS DA ALTERAÇÃO DA GESTÃO DO GOVERNO ESTADUAL NOS
INDICADORES CONTÁBEIS DAS CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS DO
ESTADO DO PARANÁ DE 1996 A 2006 – UM ESTUDO EMPÍRICO**

DELCI GRAPEGIA DAL VESCO

Curitiba,
2008

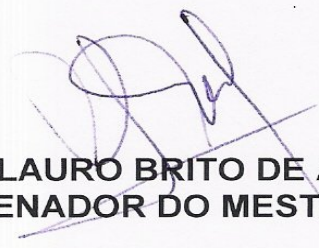
Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

**“IMPACTOS DA ALTERAÇÃO DO GOVERNO ESTADUAL NOS INDICADOR
CONTÁBEIS DAS CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS DO ESTADO
PARANÁ DE 1996 A 2006 – UM ESTUDO EMPÍRICO”.**

**ESTA DISSERTAÇÃO FOI JULGADA ADEQUADA PARA
OBTENÇÃO DO TÍTULO DE MESTRE EM CONTABILIDADE (AREA
CONCENTRAÇÃO: CONTABILIDADE E FINANÇAS), E APROVADA EM S
FORMA FINAL PELO CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CONTABILIDA
DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ.**

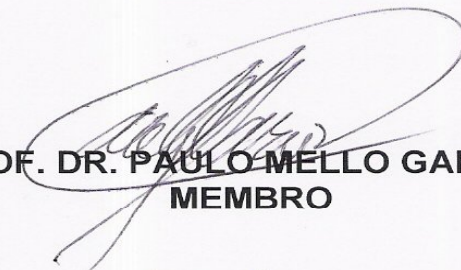


**PROF. DR. LAURO BRITO DE ALMEIDA
COORDENADOR DO MESTRADO**

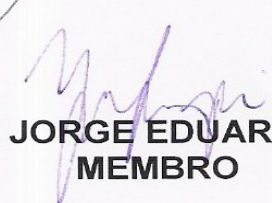
**APRESENTADO À COMISSÃO EXAMINADORA INTEGRADA
PELOS PROFESSORES:**



**PROF. DR. LUCIANO MÁRCIO SCHERER
PRESIDENTE**



**PROF. DR. PAULO MELLO GARCIAS
MEMBRO**



**PROF. DR. JORGE EDUARDO SCARPIN
MEMBRO**

DELICI GRAPEGIA DAL VESCO

**IMPACTOS DA ALTERAÇÃO DA GESTÃO DO GOVERNO ESTADUAL NOS
INDICADORES CONTÁBEIS DAS CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS DO
ESTADO DO PARANÁ DE 1996 A 2006 – UM ESTUDO EMPÍRICO**

Dissertação apresentada como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre. Programa de Mestrado em Contabilidade do Setor de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Luciano Márcio Scherer.

Curitiba,
2008

Ao meu marido Luiz, meu porto seguro, a quem amo para todo sempre de coração e de toda minha alma.

Para minhas dádivas Bruna e Louize minhas estrelas, meus anjos, simplesmente minhas perfeições.

Aos meus pais, irmãos e irmã.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiro a Deus pela dádiva do conhecimento e por guiar-me no caminho do bem.

Agradeço aos meus pais Fiorello e Luiza. Pai, você é timão no barco da minha vida. Mãezinha agradeço por todo exemplo de mulher forte sem perder a doçura, de guerreira sem alterar a tranquilidade, de vitoriosa sem orgulho, de mulher de verdade sem menosprezar-se. Lembro-me bem da promessa que te fiz ao sair de nosso lar para constituir uma nova família — um novo e maravilhoso lar — de nunca parar de estudar. Obrigada por me fazer prometer-te isso. Amo muito vocês.

Agradeço meu marido Luiz. A você amorzinho meu, meu escudo, MUITO OBRIGADA por todo amor, carinho e apoio incondicional em todos os momentos bons e difíceis de nossa vida conjugal. Não só pelos últimos dois anos, mas nos mais de vinte anos vividos juntos. E também por cuidar das nossas dádivas divinas, Bruna e Louize, quando estive ausente você foi pai e mãe delas. Muito obrigada.

Agradeço às minhas filhas Bruna e Louize. Meninas, obrigada por cuidarem do meu amor maior, o pai de vocês. E pelo carinho e tranquilidade ao me transmitirem segurança em saber que estaria longe, mas perto do coração. Cada abraço de chegada me fazia rezar para retornar ao aconchego de nosso lar. Não há nada melhor que o amor de vocês.

Aos meus irmãos e irmã, sobrinhos (as), cunhado e cunhadas por apoiarem meus sonhos. Agradeço minha irmã Maria pelas orações durante as viagens. Adoro a maneira como se preocupa com o meu bem-estar. Um especial e forte agradecimento ao meu anjo e irmão Zeca. Você me faz uma falta danada. Nossos passeios, conversas, abraços, carinhos estão gravados na memória e nem Deus tirou-me isso. Zeca você é um anjo trilhando caminhos e soprando bons conselhos.

À Dorildes, não só pelas leituras, críticas e contribuições na revisão gramatical de artigos, textos e desse trabalho, mas por todos os momentos que incondicionalmente fez por minhas filhas, marido e a mim o que estava ao seu alcance, da mesma forma que sempre deu um jeitinho para o que não estava. E também a Adilce que da mesma maneira sempre esteve presente com palavras reflexivas sobre fatos vividos.

À Graciema e Cristiano, pais do meu amor, e avós da Bruna e Louize. Vó, meu muito obrigada pelas vezes que estive ao meu lado cuidando das minhas meninas. E pelas vezes, mesmo ausente, que sopra em meus ouvidos os caminhos do bem.

Ao amigo professor Dr. Osni Hoss, pelas oportunidades profissionais, por incentivar-me no processo de melhoria contínua e, sobretudo, por confiar em meu trabalho. Você é um

exemplo de profissional sério. Até hoje não trabalhei com alguém tão comprometido quanto você. Admiro-te por tanto profissionalismo e companheirismo. Espero um dia retribuir-te.

Aos colegas de curso de mestrado pela agradável convivência, principalmente à Cristine Malmann Huppés, Marcelo Resquetti Tarifa, Telma Regina Stroparo e Wilson Guerigk. Obrigada pela amizade e troca de conhecimento durante o curso e até então.

À Andréia, secretária dedicada e fiel, por todo auxílio e dedicação nos trabalhos diários, Por mais ínfimo que um gesto pode ser os bons observadores notam a grandeza do ato.

Os meus mais sinceros agradecimentos ao meu orientador professor Dr. Luciano Márcio Scherer, pela paciência, apoio, segurança e pela competência no saber orientar. O acompanhamento do processo de pesquisa, críticas, contribuições e sugestões de melhorias contínuas foram fundamentais. Muito Obrigada.

Aos professores que fizeram parte da banca de qualificação e defesa. Que gentilmente aceitaram o convite de fazer parte dela. Suas posturas e visões incomparáveis de mundo são elementos que agregaram conhecimento. Obrigado pelas contribuições oferecidas no exame de qualificação e de defesa e tantas outras.

Aos professores do curso de mestrado em contabilidade da UFPR, que tantas vezes colocarem-se à disposição para ajudar-me nas mais diversas inquietações.

À Associação Brasileira de Rodovias (ABCR) na figura de Beatriz e Cristina pelo fornecimento de dados e informações que possibilitaram a consecução desse trabalho de pesquisa.

A todos os funcionários e colaboradores da UFPR, em especial à Joelma e Moema sempre atenciosas e prestativas.

A todos que contribuíram direta ou indiretamente na consecução desse trabalho.

“É muito bom ser bom”. Pe. José Valetim
Grapégia.

RESUMO

DAL VESCO, Delci Grapegia. **IMPACTOS DA ALTERAÇÃO DA GESTÃO DO GOVERNO ESTADUAL NOS INDICADORES CONTÁBEIS DAS CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS DO ESTADO DO PARANÁ DE 1996 A 2006 – UM ESTUDO EMPÍRICO** - Dissertação de Mestrado em Contabilidade da Universidade Federal do Paraná – UFPR – 142 fls, 2008.

A nova economia institucional ou economia dos custos de transação afirma que a diversidade contratual é explicada, sobretudo, pelas diferenças básicas nos atributos das transações. As transações em contratos de concessão de rodovias envolvem fluxos diretos e obrigações com a finalidade de manutenção, execução, operação e implantação da concessão — reguladas pelo poder concedente. O objetivo desse estudo é verificar os efeitos da alteração de gestão de governo paranaense, ocorrida em 2003, nos indicadores contábeis e nos fatores de risco das concessionárias de rodovias do estado do Paraná. O marco teórico contempla aspectos inerentes à Nova Economia Institucional, descrevendo sobre as características dos agentes e das transações, externalidades e bens públicos, regulamentação, avaliação de desempenho, o setor de serviço e serviço público. Contempla ainda concessão de serviço público delineando: sistema de concessão de rodovias; concessão de serviço público de rodovias no Brasil e por fim a concessão de serviço público de rodovias no Paraná. A metodologia utilizada é empírico-analítica, realizada por meio de coleta, cálculo e análise dos seguintes dados: demonstrações financeiras das concessionárias de serviços públicos de rodovias do Paraná de 1996 a 2006, alterações de governos paranaenses, ações judiciais em litígio referente aos contratos de concessão. É caracterizada como pesquisa exploratória, descritiva e correlacional quanto aos objetivos, bibliográfica e documental quanto aos procedimentos e quantitativa quanto à abordagem do problema. As técnicas estatísticas escolhidas foram testes paramétricos uni variados de diferenças entre médias de 2 grupos (Lerner e Requião) e análises multivariadas pela técnica de regressão logística a partir de 21 variáveis, sendo 14 (quatorze) *proxies* de desempenho, 6 (seis) binárias para empresas e 1 (uma) *proxy* de risco em relação à 1 (uma) variável classificatória entre dois grupos (Lerner e Requião). Para efetuar os procedimentos estatísticos foi testada uma hipótese geral nula e seis hipóteses nulas subjacentes, sendo que três foram rejeitadas. Conclui-se a pesquisa verificando que a mudança política na gestão de governo no Paraná apresenta correlação positiva com os indicadores de desempenho financeiros de liquidez corrente e com os econômicos de rentabilidade do ativo. A pesquisa indicou também que no governo Requião a média de ações judiciais em litígio é superior ao governo Lerner, rejeitando a hipótese nula. Ao final do trabalho, são apresentadas sugestões para pesquisas futuras.

Palavras chave: Nova Economia Institucional, Concessão de Serviços Públicos de Rodovias (pedágio), Indicadores de desempenho, Risco.

ABSTRACT

DAL VESCO, Delci Grapegia. **State Government Alteration Impacts on Road Concessionaries of the State of Paraná from 1996 to 2006 – An Empiric Study – Masters Dissertation** – Federal University of Paraná. 142 fls, 2008.

The new institutional economy or transaction cost economy sustains that contractual diversity is explained mostly by the basic differences in transaction attributes. Transactions in road concession contracts involve direct flow and obligations aiming to maintain, operate, and implant the concessions — regulated by a higher power. The objective of this study is to verify the effects of alterations in the political government of the state of Paraná, Brazil, in 2003, on the monetary indicators and the risk factors of road concessionaries of Paraná State. Theoretic mark contemplates vital aspects to the New Institutional Economy describing on the characteristics of the agents and transactions externalities and public domains, regulations, evaluation and performance, service sector and public service. What more, it contemplates delineated public service concession: public road service concession in Brazil, and lastly road public service concession in the state of Paraná. The empiric-analytic methodology was used by collecting, calculating and analyzing the following data: financial manifests from public road service concessionaries of Paraná from 1996 to 2006, Parana's state government alterations, and juridical actions in processes referring to contracts and concessions. This work is characterized as exploratory, descriptive, and co relational to its objectives, bibliographic and documental to procedures, and quantitative concerning the approach of the problem. Statistical techniques chosen were univariable parametric tests of differences between averages of two groups (Governors Lerner and Requião) and multivariable analysis through the logistic regression technique from 21 variables being 14 performance proxies, 6 binary for companies 1 risk proxy in relation to 1 classificatory variable between two groups (Lerner and Requião). To execute statistical procedures a general nil hypothesis and six subjacent nil hypothesis were tested being that three were rejected. It was concluded from this work that state political changes in Paraná shows positive correlation with current net financial performance indicators and with active profitable savings. This investigation also indicated that, during Governor Requião's mandate, average judicial actions in question is superior that of Governor Lerner, rejecting the nil hypothesis. Finally, suggestions for future research are presented.

KEYWORDS: New Institutional Economy, Public Road Service Concession (tolls), Performance Indicators, Risk.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Passos ou etapas a serem realizadas na pesquisa.....	25
Figura 02: Estrutura alternativa de coordenação das atividades econômicas.....	31
Figura 03: Principais participantes das transações no setor de concessão de serviços públicos de rodovias	38
Figura 04: Análise estrutural discreta comparativa	39
Figura 05: Quatro tipos de bens.....	50
Figura 06: Anel de integração - Paraná.....	66
Figura 07: Esquema método hipotético-dedutivo.....	71
Figura 08: Estágios de definição da técnica multivariada	83
Figura 09: Curva logística – relação entre variáveis.....	86
Figura 10: Distribuição acumulada <i>logit</i> e <i>probit</i>	89

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01: Autores nas ações principais	20
Gráfico 02: Setores econômicos – PIB-%	57
Gráfico 03: Médias anuais da rentabilidade sobre o ativo.....	103
Gráfico 04: Médias anuais da liquidez corrente	105
Gráfico 05: Médias anuais das variáveis inclusas no modelo	110

LISTA DE QUADRO

Quadro 01: Síntese das ações principais movidas durante o período de 1996 a outubro de 2007 nos contratos de concessão de rodovias - Paraná	19
Quadro 02: Diferentes classificações de serviços.....	59
Quadro 03: Características das empresas de serviço e suas interfaces com o sistema de gestão de custos	59
Quadro 04: Extensão total de rodovias concedidas no estado do Paraná.....	67
Quadro 05: Síntese das <i>proxies</i> utilizadas na pesquisa	78
Quadro 06: Universo envolvido na pesquisa.....	79

LISTA DE TABELA

Tabela 01 Demonstrativo de casos incluídos na análise.....	94
Tabela 02 Codificação da variável classificatória.....	94
Tabela 03 Classificação variável categórica.....	94
Tabela 04 Variáveis inclusas na equação	95
Tabela 05 Variáveis não inclusas na equação	96
Tabela 06 Testes e indicadores de validação do modelo de regressão logística	97
Tabela 07 Contingências para os testes de Hosmer and Lemeshow.....	99
Tabela 08 Coeficientes e resultados hipótese H01 - endividamento.....	100
Tabela 09 Coeficientes e resultados hipótese H02 – rentabilidade	101
Tabela 10 Coeficientes e resultados hipótese H03 – liquidez.....	104
Tabela 11 Coeficientes e resultados hipótese H04 – alavancagem	106
Tabela 12 Coeficientes e resultados hipótese H05 – empresa.....	107
Tabela 13 Consolidação dos coeficientes e resultados vinculados às hipóteses	108
Tabela 14 Classificação final	109
Tabela 15 Validação dos resultados	110
Tabela 16 Estatística descritiva H06 – risco.....	111
Tabela 17 Teste de diferença de médias H06 – risco	112
Tabela 18 Resumo das variáveis incluídas no modelo proposto	117

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
1.1	PROBLEMATIZAÇÃO	15
1.2	HIPÓTESE	21
1.3	OBJETIVOS	21
1.3.1	Objetivo Geral	21
1.3.2	Objetivos Específicos	22
1.4	JUSTIFICATIVA	22
1.5	ESTRUTURA	25
2	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	28
2.1	NOVA ECONOMIA INSTITUCIONAL	28
2.1.1	Características dos Agentes	32
2.1.1.1	Racionalidade	32
2.1.1.2	Oportunismo	35
2.1.2	Características das Transações	37
2.1.2.1	Frequência da Transação (f) (recorrência)	40
2.1.2.2	Incerteza/Risco	40
2.1.2.3	Especificidade dos ativos	42
2.2	REGULAÇÃO	45
2.2.1	Externalidades	47
2.2.2	Bens Públicos	50
2.2.3	Serviço Público	52
2.3	AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO	52
2.4	O SETOR DE SERVIÇO	56
2.5	CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO	61
2.5.1	Sistema de Concessão Rodovias	62
2.5.2	Concessão de Serviço Público de Rodovias no Brasil	64
2.5.3	Concessão de Serviço Público de Rodovias no Paraná	66
3	METODOLOGIA.....	68
3.1	MÉTODO E OBJETO DE PESQUISA	70
3.2	TIPO DE PESQUISA	72
3.3	HIPÓTESES, VARIÁVEIS, AMOSTRA	74
3.3.1	Hipóteses	74
3.3.2	Proxies Utilizadas	75
3.3.2.1	Agentes	75

3.3.2.2	Índices de desempenho econômico e financeiro das empresas.....	76
3.3.2.3	Risco.....	77
3.3.2.4	Resumo das <i>Proxies</i>	77
3.3.3	População Universo e Amostra	79
3.4	MODELO.....	81
3.5	INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS	81
3.6	ANÁLISE DOS DADOS.....	82
3.6.1	Análise Multivariada de Dados	83
3.6.2	Testes Estatísticos Univariados	90
3.7	DELIMITAÇÃO DO ESTUDO	91
4	APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS	93
4.1	TESTES ESTATÍSTICOS MULTIVARIADOS.....	93
4.1.1	Apresentação dos Resultados dos Testes Multivariados	93
4.1.2	Análise dos Resultados dos Testes Estatísticos Multivariados.....	99
4.1.2.1	Endividamento.....	100
4.1.2.2	Rentabilidade.....	101
4.1.2.3	Liquidez.....	103
4.1.2.4	Alavancagem	105
4.1.2.5	Empresa.....	106
4.1.2.6	Consolidação dos Coeficientes e Resultados Vinculados às Hipóteses	107
4.1.3	Validação do Modelo Multivariado.....	109
4.2	TESTES ESTATÍSTICOS UNIVARIADOS	111
4.2.1	Apresentação dos Resultados dos Testes Univariados	111
4.2.2	Análise dos Resultados dos Testes Univariados.....	112
5	CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	114
5.1	CONCLUSÕES.....	114
5.2	RECOMENDAÇÕES.....	122
	REFERÊNCIAS	123
	APÊNDICE A	129
	APÊNDICE B.....	139

1 INTRODUÇÃO

A expansão das concessionárias de serviços públicos de rodovias no Brasil ocorreu a partir da última década do século XX, devido à necessidade de restaurar e expandir a malha rodoviária brasileira, promovida pela escassez de recursos governamentais destinados à infraestrutura provocada com a regulamentação da constituição de 1988 e também em decorrência da estabilidade monetária advinda com a implantação do plano Real.

Cherobim (1997, p. 32) afirma: “a exacerbação das dificuldades orçamentárias do governo não só reduziu drasticamente os recursos para investimentos, como atingiu também aqueles considerados essenciais à manutenção dos investimentos realizados anteriormente”. Logo, com o objetivo de racionalizar a aplicação dos seus recursos em áreas prioritárias, o Estado, repassou à iniciativa privada por intermédio de processo de concessão de serviços públicos algumas atividades dos setores de infra-estrutura, por exemplo, a manutenção de rodovias em trechos específicos ficando sob sua responsabilidade regular os serviços.

Fiani (1999) ensina que o último período se iniciaria a partir dos anos oitenta, o qual denomina como “Era da Liberalização” ou da “Desregulamentação”. Contudo, há atividades as quais é necessária a intervenção do governo. Isso ocorre quando o mercado fornece bens ou serviços essenciais para a população, quando os produtores detêm poder de mercado sobre os consumidores. Essa condição está presente em mercados como os de energia, telecomunicações, saúde e transporte.

No Brasil nos serviços públicos de concessão de rodovias, oferecidos aos usuários por meio da cobrança de pedágio, inexistem condições de livre competição devido à ausência optativa de tráfego alternativo. As tarifas de pedágio, a qualidade, os padrões, as normas dos serviços prestados pelas concessionárias requerem regulação econômica, a qual fica sob a responsabilidade do poder concedente, objetivando também a manutenção do equilíbrio econômico e financeiro dos contratos de concessão.

Diante desse contexto o governo assume a responsabilidade de controlar a produção final da concessão rodoviária, sobretudo definindo os percentuais de aumento das tarifas de pedágio e também por meio da fiscalização dos contratos de concessão.

Karan (2005) caracteriza a assimetria de informações como uma das principais dificuldades com que se depara a tarefa regulatória no setor rodoviário. Os contratos estabelecidos no processo de concessão, assim como as revisões contratuais posteriores, tendem a apresentar caráter oportunista — uma vez que as diferenças no nível de informações podem gerar vantagens unilaterais.

Lacunas contratuais implicam na tentativa improdutivo de antecipação de fatos não programáveis. Isto ocorre devido os ativos apresentarem o seu grau de especificidade alterado ao longo do período de concessão, ou por mudanças ambientais.

Considerando o aumento das expectativas da sociedade referentes à qualidade da malha rodoviária, existe uma consciência de que as melhorias contínuas são importantes para se assegurar desempenho econômico e o crescimento organizacional.

No entanto, as concessões de rodovias não são um simples negócio. Seu produto é regulado pelo poder concedente, o qual se limita ao monitoramento da realização dos investimentos contratados e atividades operacionais, e aos ajustes anuais dos pedágios, ou seja, uma regulação estritamente técnica. Logo, não regula os aspectos inerentes à qualidade dos serviços oferecidos, nem mesmo desenvolve programas de orientação. Fica sob responsabilidade das concessionárias o aperfeiçoamento da qualidade dos serviços oferecidos aos usuários, a gestão estratégica do negócio e o desempenho organizacional.

Entre as concessionárias praticamente não há concorrência por tráfego de veículos e/ou receitas alternativas. A característica é de monopólio, não há competitividade entre elas. Contudo, no momento das licitações para liberação e futuras contratações de lotes de concessão da malha viária há concorrência entre todos os inscritos no leilão.

A ECT (Economia dos Custos de Transação) em seus pressupostos apresenta as seguintes características: frequência de transações recorrentes de negociar contratos e o oportunismo, bem como a construção de reputação entre os agentes. Logo, empresas já operando lotes concedidos podem beneficiar-se em leilões futuros.

A incompletude dos contratos de concessões pode gerar disparidades tanto para o poder concedente como às concessionárias. Diante desse quadro, este estudo procurou fundamentar-se na NEI (Nova Economia Institucional) ou ECT (Economia dos Custos de Transação) e na TC (Teoria dos Contratos) aliados a regulação dos serviços pelo poder concedente e ao desempenho das concessionárias.

1.1 PROBLEMATIZAÇÃO

No ano de 1995, o governo do Paraná implantou o programa de concessão da malha viária envolvendo 2.035 Km de rodovias principais e 308 Km de rodovias vicinais, totalizando 2.343 Km, compondo o anel de integração do Estado do Paraná. Segundo Bonomi e Malvessi (2004, p. 282), este é um componente básico do plano de desenvolvimento empreendido pelo Governo do Estado sob coordenação do governador Jaime Lerner. O território da malha viária foi dividido em seis lotes concedidos a iniciativa privada por vinte e quatro anos, em regime de concessão.

Foi incluso no processo de licitação pelo governo do Estado do Paraná, Jaime Lerner, o anexo X, um documento técnico anexado ao Edital de licitação intitulado de “Informações sobre o meio Ambiente”, com o objetivo de elencar os procedimentos legais e as normas técnicas a serem observadas pelas concessionárias de rodovias responsáveis pelos lotes concedidos. Contém também uma série de impactos potencialmente esperados nas fases do projeto, implantação e operação das rodovias.

O contrato de concessão foi desenvolvido compondo trabalhos caracterizados como primeira fase, sendo desenvolvido os trabalhos iniciais e emergenciais, necessários à operação da concessão em condições de segurança. Na recuperação inicial foi prevista a limpeza e recuperação de pistas e acostamentos, pavimentação, canteiro central e faixa de domínio, sinalização e iluminação. Na segunda fase o contrato previa restauração das rodovias principais e trechos urbanos, ampliação e melhoria de capacidade, bem como outros serviços de operação, conservação e monitoração com a finalidade de garantir a fluidez do tráfego aos usuários.

O contrato de concessão prevê um reajuste anual de tarifas sendo possível ser revisado quando ocorrer: modificação unilateral do contrato imposta pelo poder concedente; acréscimo ou supressão de encargos; ocorrências supervenientes decorrentes de caso fortuito ou força maior, ou alteração legislativa que tenha impacto direto sobre as receitas das concessionárias.

As empresas concessionárias de rodovias precisam conforme estipulado no contrato de concessão, manter durante o período concedido, apólices de seguros para cobrir riscos inerentes à execução das atividades, sendo: seguro de danos materiais, de maquinaria e equipamento de obra, de danos patrimoniais, de avaria de máquinas, seguros de lucros cessantes e de responsabilidade civil.

Segundo Bonomi e Malvessi (2004, p. 298) a concessão poderá ser extinta em seis hipóteses:

- a) Advento de termo contratual;
- b) Encampação, retomada da concessão pelo poder concedente por motivo de interesse público, mediante lei específica;
- c) Caducidade, devido à má prestação de serviços, descumprimento de cláusulas contratuais por parte da concessionária, cobrança de valores de pedágio diferentes dos fixados no contrato;
- d) Rescisão;
- e) Anulação; e
- f) Falência ou extinção da concessionária.

Ocorreram fatos nos dois governos do Estado do Paraná durante o período inicial das concessões da malha viária até a atualidade (2007). A mídia noticiou aspectos relativos às tarifas de pedágio. No Governo Lerner¹, por exemplo, foi noticiada a redução unilateral, pelo governador às vésperas da eleição de 1998, das tarifas de pedágio em 50% que ficaram reduzidas por 18 meses. No governo Requião², por exemplo, a redução do pedágio foi promessa de campanha e o assunto motivo de embates judiciais com as empresas.

¹ **Notícia Lerner** 29/07/2004 - 21h43 - **Redução de pedágio também aconteceu em 1998, com Lerner da Agência Folha, em Curitiba** - O anúncio de redução do pedágio em novo trecho de rodovia feito nesta quinta-feira pelo governo do Paraná é o segundo que ocorre em ano eleitoral. Em 1998, o então governador Jaime Lerner (ex-PFL, hoje PSB) anunciou corte unilateral das tarifas em 50%, em plena campanha para a reeleição. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u97504.shtml>

² **Notícia Requião** 29/07/2004 - 21h43 - A redução do pedágio nas rodovias do Paraná foi uma das principais promessas da campanha do governador Roberto Requião (PMDB), em 2002. "Ou a tarifa baixa, ou o pedágio acaba" foi um dos slogans de campanha que ele passou a repetir a cada discussão do assunto com as concessionárias, já no governo. No primeiro ano de governo, Requião entrou em confronto com as empresas por duas vezes para impedir reajustes. Em dezembro, mandou a Polícia Militar tomar a praça de pedágio da Ecovia (entre Curitiba e Paranaguá). E em junho e dezembro não autorizou o uso de força policial para evitar invasões e depredações de várias praças de pedágio pelo MST (Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra). No início deste ano (2004), o governador assinou decreto declarando de utilidade pública para fins de desapropriação cinco das seis concessionárias do Estado. O projeto está andando, mas em ritmo lento. No ano passado (2003), o governador obteve aval da base aliada para promover a encampação do serviço. Desistiu desse caminho depois de a ABCR divulgar que essa medida poderia custar ao Estado R\$ 4 bilhões em indenizações por obras, investimentos e lucro cessante. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u97504.shtml>

Desde 1998, nas eleições para governo do Estado assuntos inerentes ao pedágio estão inseridos no contexto de campanhas pelos candidatos. Em 1998 o governo Lerner em ato unilateral, por meio da Portaria DER/PR 3.777/98 reduziu a tarifa cobrada pelas concessionárias em 50% com relação ao valor inicial contratado.

Durante o período de 1996 a 2006 as concessionárias de serviços públicos de rodovias renegociaram os contratos sendo que em março de 2000, foi firmado acordo com o Poder Concedente, restabelecendo o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, em cumprimento aos Editais de Concorrência Pública e aos Contratos de Concessões.

Este acordo estabeleceu a recuperação, para os veículos leves, da ordem de 100% do valor da tarifa cobrada antes da redução de 50% estipulada pelo governo Lerner. O reajuste foi de 82% em média, para os veículos comerciais, passando a vigorar a partir de março de 2000, sobre estes índices de recuperação, incidiu também, conforme termo aditivo 014/2000, reajustamento da ordem de 7,32%.

Em razão a recuperação das tarifas e da manutenção do equilíbrio contratual, estabeleceu-se novo cronograma de investimentos. Em dezembro de 2000, por meio da Portaria 383/2000, de 28 de novembro de 2000, as tarifas de pedágio foram aumentadas em 16,88%, em cumprimento ao contrato de concessão.

O pedágio também foi motivo de campanha eleitoral quando da disputa para governo em 2002, utilizado pelo candidato e atual (2007) governador Requião. As notas explicativas das demonstrações contábeis das rodovias, desde 2003, publicam os aspectos envolvendo as ações judiciais relacionadas ao governo e as concessionárias. Nesse estudo a título de justificativa foi escolhida a nota explicativa da Rodovia das Cataratas do ano de 2005, a qual descreve os fatos envolvendo os litígios, a saber:

A pedido do Governo do Estado, a Assembléia Legislativa do Estado do Paraná autorizou o Poder Executivo Estadual, com base na Lei Estadual 14.063 de 4 de julho de 2003, a promover a encampação da Concessão objeto do contrato de exploração do lote número 3 do Programa de Concessão de Rodovias no Estado do Paraná, o qual se refere aos trechos de rodovias sob concessão da Companhia.

De acordo com a referida Lei, a extinção da Concessão e retomada do serviço pelo Governo do Estado, sob a forma de encampação, dar-se-á imediatamente após o pagamento do valor correspondente à indenização devida à Concessionária, conforme previsto no contrato de concessão e na Lei Complementar nº. 76 de dezembro de 1995, que regula a concessão de serviços públicos.

Como parte do processo de encampação, o Governo Estadual, através do Departamento de Estradas de Rodagem - DER, efetuou uma revisão de

certas informações financeiras da Companhia relativas ao período de concessão já decorrido. Em 24 de novembro de 2003, o DER emitiu relatório contendo diversos aspectos relativos, substancialmente, a diferentes interpretações entre as práticas contábeis adotadas no Brasil, base para a preparação das demonstrações financeiras, e os critérios determinados pela comissão de auditoria relativamente ao processo de controle do ativo imobilizado.

Os aspectos mencionados no referido relatório foram devidamente analisados e explicados pela Companhia em correspondência enviada ao DER em 27 de novembro de 2003, sobre a qual não foi, até o presente momento, recebida nenhuma contestação ou resposta por parte daquele órgão.

A concessionária, no último trimestre, iniciou negociação com o Poder Concedente, apresentando propostas de redução de tarifa, tendo em contra partida, redução de encargos, sendo que essas foram rejeitadas pelo Governo do Estado.

Em 12 de janeiro de 2004 o Governo do Estado do Paraná emitiu Decreto declarando como sendo de "utilidade pública, para fins de desapropriação e aquisição do controle acionário, 100% das ações com direito a voto" da Companhia. Pelo referido Decreto, o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) e a Procuradoria-geral do Estado ficam autorizados a tomar medidas extrajudiciais e judiciais para a efetivação da desapropriação.

Atualmente, a Administração da Companhia, juntamente com parcela significativa das demais Concessionárias de rodovias que formam o chamado "Anel de Integração do Estado do Paraná", encontra-se em fase de análise junto aos seus assessores legais sobre a melhor alternativa para contestar judicialmente a desapropriação.

Além de constar nas notas explicativas das concessionárias de rodovias, também integra o parecer dos auditores independentes a situação de litígio entre o poder concedente e as empresas de serviços públicos de rodovias. A seguir, transcreve-se parte da ressalva das demonstrações contábeis, 2006, da empresa Econorte elaborada pelos seus auditores independentes.

Conforme mencionado na nota 18, em 7 de julho de 2003 foi promulgada a Lei nº 14.061, que autoriza o Poder Executivo a promover a encampação da concessão para exploração do lote número 1 do Programa de Concessão de Rodovias no Estado do Paraná. Em 8 de janeiro de 2004, o Governador do Estado do Paraná editou o Decreto nº 2.464, como alternativa para escapar ao regime jurídico próprio da encampação e dos efeitos das decisões judiciais tuteladoras dos interesses das concessionárias, tornando 100% das ações com direito a voto da Companhia de utilidade pública, para fins de desapropriação e aquisição do controle acionário da mesma. A Companhia, isoladamente e/ou em conjunto com outras concessionárias, impetrou recursos e moveu ação contra os atos do Governo do Estado do Paraná cujos processos ainda não foram julgados. A Companhia e seus acionistas controladores obtiveram o deferimento do pedido de antecipação de tutela para suspender os efeitos do decreto expropriatório, com base em diversos

fundamentos legais, entre eles a ausência de competência do Governo do Estado do Paraná para praticar atos expropriatórios. As demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2006 e de 2005 foram preparadas considerando a continuidade normal das operações da Companhia, como empresa privada, sem os efeitos que poderiam advir em decorrência do julgamento de mérito dos referidos processos.

Os contratos de concessão correspondentes aos seis lotes viários, conforme Quadro 04, possuem cláusulas para impedir a prática de atos unilaterais por parte dos contratantes, inclusive do poder concedente que não sejam favoráveis ao interesse público e que não estejam de acordo com o equilíbrio econômico e financeiro do contrato. No entanto as empresas tiveram suas concessões afetadas por atos unilaterais do Poder Concedente. Como elas consideraram abusivos e ilegais os mesmos foram objetos de ações judiciais.

O apêndice “A” apresenta um resumo das ações judiciais movidas durante o período de 1996 até outubro de 2007. Ao analisar as ações apresentadas no apêndice “A” têm-se as seguintes ocorrências: desde 1996 até 2007 ocorreram 153 processos, sendo 75 ações principais conforme análise resumida no quadro 01, e 78 recursos os quais não serão detalhados devido fazerem parte das ações principais.

Ano	Quantidade	Status
1998	3	Todas em andamento
1999	5	Todas em andamento
2000	3	Todas em andamento
2001	1	Todas em andamento
2002	3	02 em andamento e 01 arquivada
2003	12	09 em andamento e 03 arquivadas
2004	21	18 em andamento e 03 arquivadas
2005	13	Todas em andamento
2006	10	08 em andamento e 02 arquivadas
2007	4	Todas em andamento
Total	75	

Fonte: elaborada pela autora

Quadro 01: Síntese das ações principais movidas durante o período de 1996 a outubro de 2007 nos contratos de concessão de rodovias - Paraná

Em trinta e cinco das setenta e cinco ações principais as concessionárias são autoras, sendo quatorze ações movidas em conjunto e vinte e uma individuais, contudo com o mesmo objeto e todas como Réus a União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT, e DER/PR. As outras quarenta restantes, as concessionárias de rodovias são ré, tendo como autores os seguintes agentes:

13 - foram movidas pelo MPF;

14 - os autores são o Estado do Paraná e o DER/PR;

05 - ABDC – Associação Brasileira de Defesa do Consumidor, Estado do Paraná, DER/PR (estes dois últimos assistentes litisconsorciais);

02 - PROCON-PR, Secretaria de Estado de Justiça e Cidadania e Algaci Ormário Túlio;

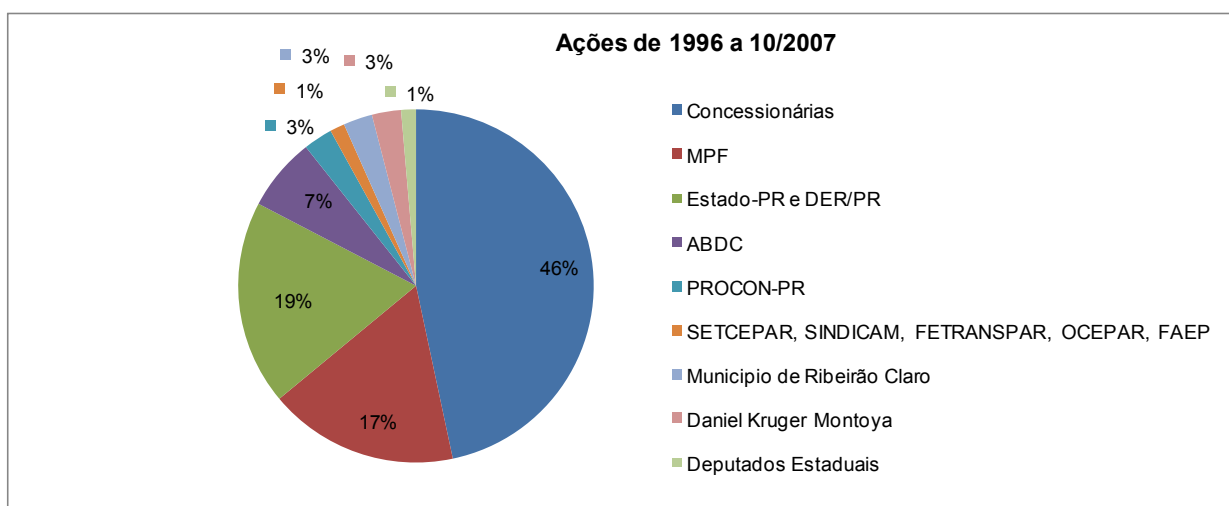
01 - SETCEPAR, SINDICAM, FETRANSPAR, OCEPAR, FAEP;

02 - Município de Ribeirão Claro, sendo a Econorte a Ré;

02 - Daniel Krueger Montoya contra Caminhos do Paraná Econorte, União, Estado do Paraná, DER/PR, Jaime Lerner e João Henrique de Almeida Sousa; e

01 - Deputados estaduais: Ademir Bier, Ângelo Vanhoni e outros.

Logo, dos dados coletados para análise tem-se conforme Gráfico 01 os percentuais de ações movidas pelos autores.



Fonte: elaborado pela autora

Gráfico 01: Autores nas ações principais

Diante do contexto apresentado nos parágrafos precedentes, tanto o governo Lerner como Requião no período de concessão buscaram ajustar de forma unilateral o equilíbrio financeiro e econômico do contrato de concessão.

Sob tais fatos, pretendendo observar se a mudança de gestão de governo interfere no desempenho das concessionárias, surge a seguinte questão de pesquisa:

A mudança de gestão no governo do Estado do Paraná, dadas as características dos agentes e das transações, influenciou os índices de desempenho econômico e financeiro e os fatores de risco das concessionárias de pedágio?

1.2 HIPÓTESE

Diante da situação problema, com a finalidade de melhor orientar a pesquisa foi possível formular a seguinte hipótese:

H0 - A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou os indicadores contábeis de análise de desempenho e os fatores de risco das concessionárias de rodovias do Estado do Paraná.

A operacionalização da hipótese será demonstrada no capítulo destinado a metodologia na seção dos procedimentos adotados para execução da pesquisa.

1.3 OBJETIVOS

Diante da hipótese e da questão de pesquisa os seguintes objetivos são definidos para essa dissertação.

1.3.1 Objetivo Geral

O objetivo proposto é verificar os efeitos da alteração de gestão no governo paranaense, ocorrida em 2003, nos indicadores contábeis e nos fatores de risco das concessionárias de rodovias do Estado do Paraná.

1.3.2 Objetivos Específicos

Tendo em vista o objetivo geral proposto, em termos específicos pretende-se:

- a) descrever aspectos inerentes a Nova Economia Institucional também denominada de Teoria dos Custos de Transação;
- b) contextualizar as concessões de serviços públicos de rodovias no Brasil;
- c) identificar os indicadores contábeis de endividamento afetados pela alteração de gestão no governo paranaense, ocorrida em 2003;
- d) identificar os indicadores contábeis de rentabilidade afetados pela alteração de gestão no governo paranaense, ocorrida em 2003;
- e) identificar os indicadores contábeis de liquidez afetados pela mudança de gestão no governo paranaense, ocorrida em 2003;
- f) identificar os indicadores contábeis de alavancagem afetados pela mudança de gestão no governo paranaense, ocorrida em 2003;
- g) identificar as empresas concessionárias de serviços públicos de rodovias afetadas pela mudança de gestão no governo paranaense, ocorrida em 2003;
- h) analisar os fatores externos de risco empresarial, medidos pelas ações judiciais em litígio, ocasionados pela mudança de gestão no governo paranaense, ocorrida em 2003.

1.4 JUSTIFICATIVA

A justificativa desse estudo é para a contribuição ao desenvolvimento da ciência, na medida em que se propõe verificar os efeitos da alteração de gestão de governo paranaense, ocorrida em 2003, nos indicadores contábeis e nos fatores de risco das concessionárias de rodovias do Estado do Paraná. A partir de um referencial teórico previamente constituído sobre a Nova Economia Institucional, avaliação de desempenho e aspectos históricos referente à concessão de serviços públicos de rodovias no Brasil e em específico no Estado do Paraná, aliados aos fatores de externalidades governamentais.

As aceleradas mudanças sociais, políticas e econômicas têm sido apontadas como fatores de impacto sobre as organizações, não obstante, as pressões governamentais sob as concessionárias de pedágio no Paraná afloram na mídia as discussões dos conceitos e técnicas difundidas sobre os contratos de concessões.

Contudo, na academia, no que tange aos estudos fundamentados na NEI (Nova Economia Institucional), na ECT (Economia dos Custos de Transação) e na TC (Teoria dos Contratos) aliados a regulação dos serviços pelo poder concedente e ao desempenho das concessionárias pouco se discute.

As disputas judiciais entre o governo do Paraná e as concessionárias de rodovias interferem no cotidiano empresarial dessas empresas, gerando necessidades de aprimoramento nas estruturas de gestões estratégicas desenvolvidas pelas empresas, fazendo com que avaliar desempenho assuma relevância.

Estudos desenvolvidos por (BARNEY, 1996; KAPLAN e NORTON, 1992) apontam que os dirigentes das firmas necessitam avaliar os desempenhos de suas organizações, para acompanharem o sucesso, as falhas, contingências e riscos inerentes dos planos administrativos, das externalidades e das transações. Assim pressupõe essa necessidade também aos administradores das concessionárias de pedágio frente à gestão de mudanças.

A literatura sobre avaliação de desempenho explora modelos, sugerindo receitas, elencando problemas, descrevendo métodos, induzindo as organizações a copiarem experiências importadas de realidades diferentes das praticadas nas firmas de concessões de serviços públicos à iniciativa privada e pouco se explora aspectos de custos de transação associados à avaliação de desempenho.

A concessão de serviços públicos de rodovias à iniciativa privada não tem sido um objeto de estudo muito freqüente dado o aumento acelerado do número de concessões nos últimos anos no âmbito mundial e no Brasil especificamente a partir de 1990.

Até 1995, o Paraná não possuía nenhuma concessão de rodovias. Atualmente (em 2007) o Paraná possui seis empresas com essa atividade. Há também propostas de concessão a licitar mais dois lotes compreendendo mais 795,03 km de extensão de malha viária.

Os estudos de Parker e Hartley (2001) efetuados com base na literatura de custos de transação aplicados num estudo de caso realizado no setor da defesa britânica (UK) apontam que PPP (Parceria Público Privada³) é uma nova iniciativa política econômica que precisa de análise e avaliação. Tem sido demonstrado que a economia baseada na teoria dos custos de transação, e completada por uma compreensão do papel da reputação e da confiança na contratação, prevê um quadro útil nesta avaliação. PPP envolvem contratos de longo prazo caracterizado pela incompletude nas suas especificações, especificidade de ativos e possibilidades de oportunismo.

Diante de tal quadro, optou-se pelo estudo das concessionárias de rodovias paranaenses, pois, estas aparecem a partir da liberação dos lotes de concessão (1995), freqüentemente sofrendo interferências dos agentes governamentais, pressupondo devido à forma contratual ajustes no equilíbrio econômico e financeiro do contrato.

A base teórica que fundamenta essa pesquisa centra-se na Nova Economia Institucional, devido os governos Lerner e Requião no período de concessão buscar ajustar de forma unilateral o equilíbrio financeiro e econômico do contrato de concessão caracterizando uma ação de oportunismo desencadeada pelos agentes. Os seis contratos de concessão de serviços públicos de rodovias no Paraná foram elaborados por um período de longo prazo caracterizado pela incompletude nas suas especificações, e pela especificidade de ativos.

O estudo empírico tem como fundamento verificar se a alteração política de governo do Estado do Paraná interferiu nos indicadores contábeis financeiros das concessionárias de rodovias no Estado do Paraná,

Uma vez que os contratos de concessão estão suportados pelo equilíbrio econômico e financeiro, dadas as instituições e estrutura de governança pressupõe não haver interferência nos indicadores de desempenho econômico e financeiro nas concessionárias de serviços públicos de rodovias afetados pela mudança de agente governamental.

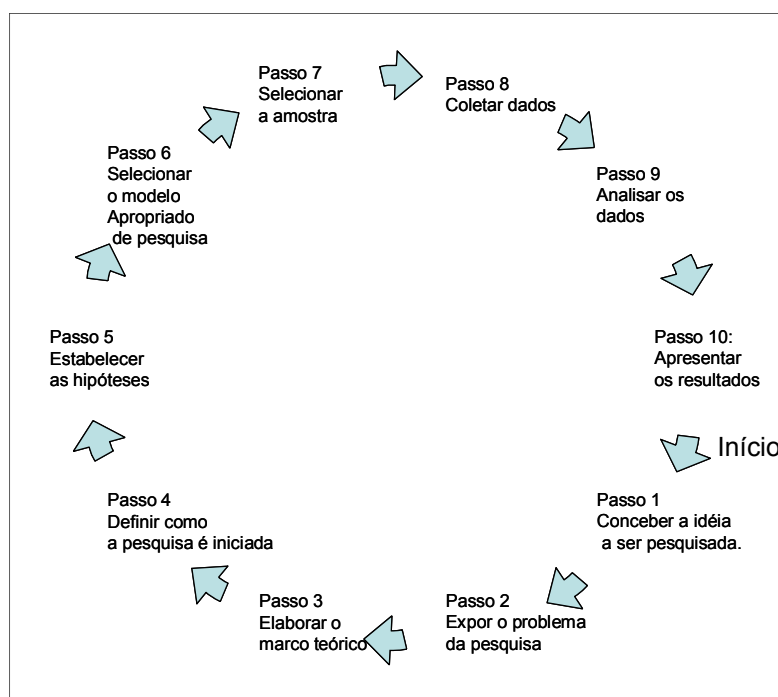
Porém, na prática, tal fator nem sempre é percebido nas pesquisas desenvolvidas pela academia, e por esta razão, faz-se necessário estudos científicos, investigações para verificar as interferências dos agentes governamentais no desempenho econômico e financeiro e nos riscos destas empresas.

³ Doravante nesse estudo denominada de PPP.

1.5 ESTRUTURA

Com a presente pesquisa pretende-se oportunizar novas idéias para pesquisas futuras, envolvendo estudos sobre as concessões de serviços públicos de rodovias. Especificamente fundamentam-se os aspectos teóricos na nova economia institucional sob a ótica dos custos de transação em consonância com os pressupostos comportamentais dos agentes. E, com as características das transações, nos pressupostos de avaliação de desempenho econômico financeiro, tendo como objeto as medidas financeiras.

Da leitura do estudo proposto por Sampieri, Collado, Lucio (2006) foi possível identificar o esquema orientador dessa dissertação, apresentado conforme figura 01.



Fonte: Adaptada de Sampieri, Callado e Lucio (2006)

Figura 01: Passos ou etapas a serem realizadas na pesquisa

Com base nas etapas a serem realizadas em uma pesquisa, identificadas na figura 01, essa dissertação está estruturada em mais cinco tópicos, além da introdução, e para torná-la uma pesquisa social e científica os dez passos propostos por Sampieri, Collado e Lucio (2006) foram agrupados nos cinco capítulos, a saber.

O capítulo introdutório compõe os seguintes passos: passo um composto na introdução com a idéia a ser pesquisada; passo dois identificando o problema, para formulá-lo três elementos se faz necessário: objetivos de pesquisa, questões e justificativa da pesquisa observando os critérios de clareza, possibilidade de coleta de dados, relação entre variáveis ou elementos. Também se estabeleceu a hipótese de pesquisa que é o quinto passo atingido parcialmente, uma vez que as hipóteses subjacentes da inicial bem como as variáveis estão identificadas no capítulo três— metodologia.

O capítulo dois apresenta a revisão teórica sobre a literatura inerente a externalidades e bens públicos, nova economia institucional, avaliação de desempenho, setor de serviços e concessão de serviços públicos de rodovias atingindo o terceiro passo proposto por Sampieri, Collado e Lucio (2006).

O terceiro capítulo trata da metodologia utilizada para a elaboração da pesquisa, descrevendo seu delineamento e apresentando o instrumento de coleta de dados. Nele foi possível definir se a pesquisa é iniciada como exploratória, descritiva, correlacional ou explicativa e até que nível chegará, e assim alcançar o quarto passo. Também se estabeleceu as hipóteses subjacentes da hipótese inicial. Foram detectadas, definidas conceitualmente e operacionalmente as variáveis, atingindo a quinta etapa.

Quanto aos passos seis, sete e oito também foram apresentados no terceiro capítulo conforme descrito a seguir:

O passo seis foi selecionar o modelo apropriado de pesquisa. Este se divide em dois tipos básicos: projeto experimental e não experimental. Essa dissertação caracteriza-se pelo modelo de não-experimento transversal correlacional.

O passo sete, selecionar a amostra. Para atingi-lo foram determinado como objeto de pesquisa os agentes governamentais do Estado do Paraná no período de 1996 a 2006, Lerner e Requião, e as seis concessionárias de serviços públicos de rodovias deste Estado.

No passo oito coletaram-se os dados seguindo os seguintes critérios: elaborar o instrumento de medida e aplicá-lo; calcular a validade e confiabilidade do instrumento de medida; codificar os dados; criar um arquivo contendo os dados.

A discussão dos resultados é apresentada no quarto capítulo, com a análise dos dados coletados, complementando com os resultados da análise de regressão logística apresentando o estudo empírico atingindo a nona etapa. Ao tratar e apresentar os resultados, passo dez, se finda a pesquisa empírica e as etapas propostas por Sampieri, Collado e Lucio (2006).

O quinto e último capítulo abrange as considerações finais sobre o estudo, resgatando aspectos pontuais sobre os tópicos anteriores, a questão de pesquisa e seu objetivo, procurando também apresentar sugestões para pesquisa futura. Finalmente, são listadas as referências utilizadas para o desenvolvimento da pesquisa.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A revisão teórica do tema, terceiro passo a ser realizado na pesquisa, incorporou aspectos inerentes a: Nova Economia Institucional descrevendo as características dos agentes e das transações, avaliação de desempenho, externalidades e bens públicos, o setor de serviço e serviço público, concessão de serviço público caracterizando o sistema de concessão de rodovias, concessão de serviço público de rodovias no Brasil e por fim a concessão de serviço público de rodovias no Paraná.

Diante dos relatos e do quadro de ações judiciais em litígio envolvendo as concessionárias e o poder concedente, motiva-se a pesquisa.

2.1 NOVA ECONOMIA INSTITUCIONAL

A NEI (Nova Economia Institucional) teve sua origem no século XX, por volta de 1930, com estudos de Ronald Coase, Oliver Williamson. Em 1960 com Douglas North, apresentou avanços consideráveis desenvolvidos sob os aspectos microeconômicos e macroeconômicos. Segundo Garcias (1999, p. 9) tanto para as macroinstituições quanto para as microinstituições, ao abordarem as diversas formas organizacionais, revelam uma preocupação central com a questão da eficiência.

A Nova Economia Institucional enfatizou a teoria da firma. A visão de que as empresas constituíam exclusivamente funções de produção oportunizou lugar a uma estrutura alternativa de coordenação das atividades econômicas. Versou do mesmo modo aspectos sobre a economia dos direitos de propriedade, sistemas comparativos, economia do trabalho e organização industrial. Coase, Williamson, North, de forma geral, enfatizaram um ou outro desses aspectos, buscando ultrapassar as teorias até então vigentes, por uma centrada na análise das transações.

Logo a partir da NEI “a firma moderna pode ser entendida como um conjunto de contratos entre agentes especializados, que trocarão informações e serviços entre si, de modo a produzir um bem final”. (ZYLBERSZTAJN, 2000, p. 26)

O objetivo fundamental da Nova Economia Institucional, também denominada de Economia dos Custos de Transação (ECT), para Zylbersztajn (1995, p. 15), é o de “estudar o custo das transações como o indutor dos modos alternativos de organização da produção (governança), dentro de um arcabouço analítico institucional”. O objeto de apreciação passa a ser a transação, operação.

Custos de transação para North significam os “custos dos recursos necessários para medir os atributos tanto legais como físicos, do que está se negociando. Os custos de observar e fazer cumprir o acordo e o risco da incerteza que reflete o grau da imperfeição na medição e cumprimento obrigatório dos termos da negociação” (NORTH, 1990 p.86).

Segundo Ribeiro (2002) o sistema organizacional leva ao surgimento de dois tipos de custos: os custos de produção (custos relacionados diretamente à realização do produto ou à venda do serviço) e os custos de transação. A viabilidade do bem ou serviço a ser entregue por uma empresa depende diretamente da detecção da somatória destes custos na determinação do valor do produto ou do serviço no mercado, sendo os custos de transação, aqueles custos relativos a especificar o que está sendo comercializado e assegurar o cumprimento dos conseqüentes acordos.

Os custos de transação são necessários para se colocar o mecanismo econômico e social em funcionamento (Furubotn e Richter, 1991, p. 3). São custos não diretamente ligados a produção, mas gerados à medida que os agentes econômicos se relacionam entre si e surge a necessidade de coordenação das suas ações.

Williamson (1993) afirma: “os custos *ex-ante* de preparar, negociar e salvaguardar um acordo bem como os custos *ex-post* dos ajustamentos e adaptações que resultam quando da execução de um contrato é afetada por falhas, erros, omissões e alterações inesperadas”.

Os custos *ex-ante* referem-se aos custos de selecionar, negociar e salvaguardar o acordo, por meio de cláusulas meticulosas que permitem o monitoramento entre as partes, definindo preços, quantidades e duração do contrato. Os custos *ex-post* tomam várias formas, tais como a má adaptação às condições contratuais, eventuais renegociações e o descumprimento de cláusulas contratuais previamente estabelecidas (WILLIAMSON, 1985, p. 20).

Num contexto abrangente os custos de transação também envolvem custos de assimetria e coleta de informações, devido à capacidade limitada de processá-las. Mesmo com capacidade ilimitada existe o custo relativo à dificuldade de utilizar a informação nas instâncias competentes para resolver eventuais disputas, de negociação e estabelecimento de contratos e, além disso, o monitoramento das atividades previstas no contrato, tais como a própria regulação e cumprimento das regras do jogo que limitam uma transação, por exemplo, os direitos de propriedade.

Segundo Ribeiro (2002) são custos de transação a elaboração e negociação dos contratos, a mensuração e fiscalização dos direitos de propriedade, o monitoramento do desempenho e a organização das atividades. Inclui, além dos sistemas de informações, o custo de ineficiência de adaptação às mudanças no ambiente econômico. A eficiência de uma estrutura de governança é determinada pela sua capacidade de adaptação às mudanças. Deficiências na adaptação às mudanças implicam em perdas de oportunidades de lucro.

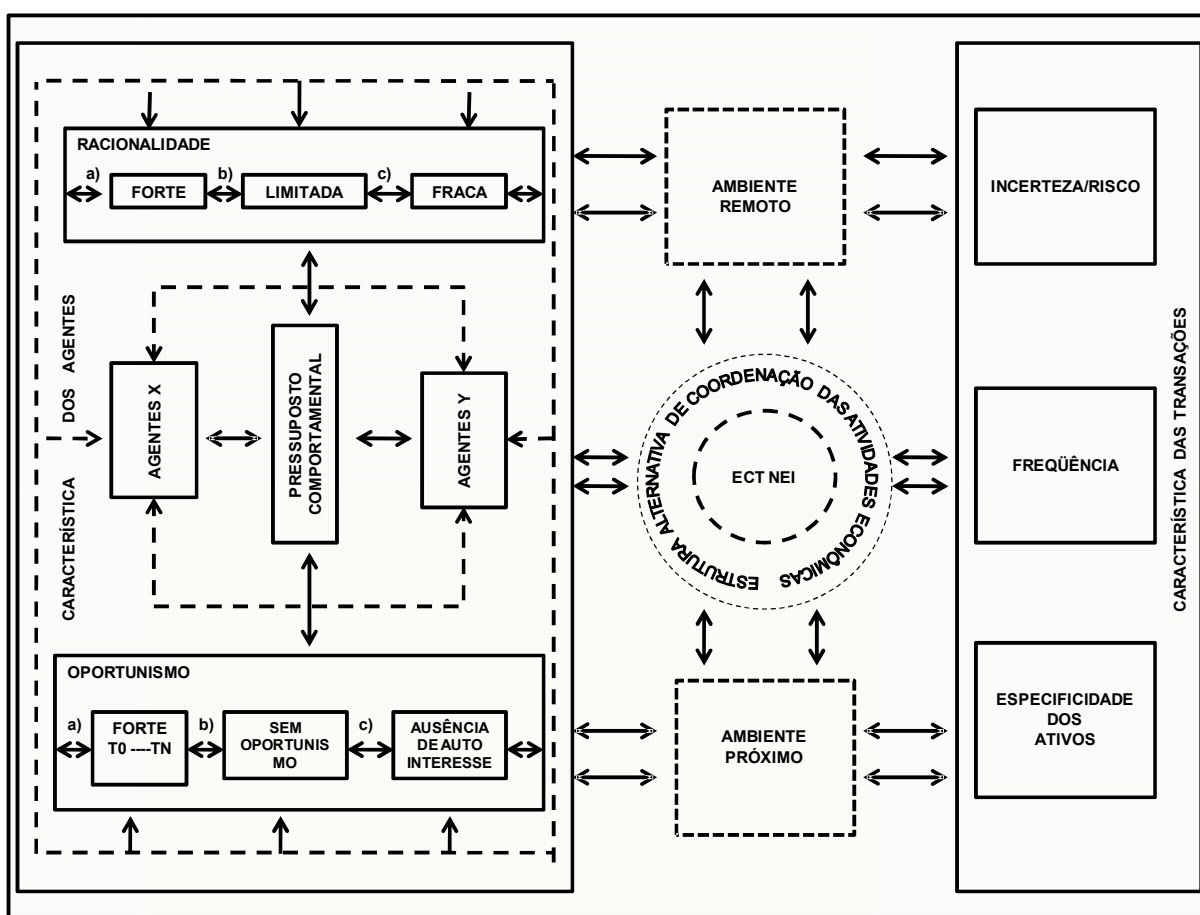
A seguir será apresentada uma síntese elaborada por Gala (2003) do modelo de desenvolvimento econômico da Nova Economia Institucional com base nos principais trabalhos de North, a saber:

- a) O ambiente econômico e social dos agentes econômicos é permeado por incerteza;
- b) A principal consequência dessa incerteza são os custos de transação. Estes podem ser divididos em problemas de *measurement* e *enforcement*;
- c) Para reduzirem os custos de transação e coordenar as atividades humanas, as sociedades desenvolvem instituições. Estas são um contínuo de regras com dois extremos: formais e informais.
- d) O conjunto dessas regras pode ser encontrado na matriz institucional das sociedades. A dinâmica dessa matriz será sempre *path dependent*. A partir dessa matriz, definem-se os estímulos para o surgimento de organizações que podem ser econômicas, sociais e políticas.
- e) Estas organizações interagem entre si, com os recursos econômicos – que junto com a tecnologia empregada definem os *transformation costs*, tradicionais da teoria econômica – e com a própria matriz institucional – que define os *transaction costs* – e são, portanto, responsáveis pela evolução institucional e pelo desempenho econômico das sociedades ao longo do tempo.

Reconhecendo que as transações modificam o status dos direitos de propriedade e têm custos a elas associados, a ECT retoma a questão básica de Coase, ou seja: o que é uma firma? Quais os seus limites de crescimento? Por que todas as transações não ocorrem apenas via mercado? Ou ainda, por que as transações não ocorrem apenas em uma única grande firma? (ZYLBERSZTAJN, 1995).

Os pressupostos apregoados pela ortodoxia neoclássica que tinha uma linha de pensamento voltada para o individualismo metodológico, a racionalidade ilimitada dos agentes econômicos interagindo com informações precisas, consistentes e de fácil acesso, foram contestados pela NEI.

Entre as principais variáveis orientadoras da Nova Economia Institucional destacam-se em relação às transações: especificidades dos ativos, frequência, incerteza. E as seguintes características dos agentes: racionalidade limitada e oportunismo. Originando os custos de transação.



Fonte: Elaborada pela autora

Figura 02: Estrutura alternativa de coordenação das atividades econômicas

A figura 02 procura identificar nas relações contratuais com base nos pressupostos da Nova Economia Institucional (NEI) uma estrutura alternativa de coordenação das atividades econômicas entre agentes. Os agentes, afirma Zylbersztajn, (1995), poderão estar dentro de uma hierarquia, a firma. Poderão, entretanto, estar fora dessa hierarquia, relacionando-se extra-firma, mas agindo motivados por estímulos que os levam a atuar coordenadamente.

Tanto o ambiente remoto como o próximo é mutável no tempo pelas próprias forças internas ou externas ao seu nível de análise, pelos pressupostos comportamentais sobre os indivíduos e também pelas características das transações. A seguir, foram detalhadas as características dos agentes e das transações.

2.1.1 Características dos Agentes

Esse tópico enfatizou as características dos agentes: racionalidade limitada e oportunismo originando os custos de transação. Esses dois pressupostos comportamentais são fundamentais para a compreensão da ECT.

Segundo Williamson (1985), o indivíduo da economia dos custos de transação é o "indivíduo contratual", que não reúne as características comportamentais maximizadoras da concepção ortodoxa, mas tem características mais próximas do "indivíduo como ele é". A busca da auto-satisfação é exacerbada, a ponto de transformá-la em astúcia, motivadora de ações oportunistas. “A satisfação é meramente uma manifestação do princípio da racionalidade restrita”, define Williamson (1993).

2.1.1.1 Racionalidade

A racionalidade apresenta três níveis distintos: a) maximização ou racionalidade forte; b) racionalidade limitada ou também denominada de racionalidade semiforte; e c) racionalidade orgânica ou processualista (racionalidade fraca). (WILLIAMSON, 1985).

Farina, Azevedo, Saes (1997, p. 43), afirmam com base nos estudos de Williamson (1986) que o primeiro conceito assume os indivíduos como capazes de “absorver e processar toda a informação disponível e, assim agir de modo a maximizar seu objetivo, seja utilidade, lucro, receita ou qualquer outro similar”.

Farina, Azevedo, Saes (1997, p. 43) afirmam que foi Herbert Simon quem se preocupou em “redefinir a racionalidade do agente econômico de modo sistemático. (...) em contraposição ao pressuposto de plena racionalidade dos agentes, assumido pela ortodoxia”, propondo o conceito de racionalidade limitada.

O conceito de racionalidade limitada ou semiforte, mencionado por Williamson (1985), juntamente com o oportunismo, constitui o alicerce que sustenta a ECT, esse conceito assume como já mencionado que os indivíduos agem racionalmente, mas de modo limitado.

Esse pressuposto implica que o agente – por exemplo, um empresário nesse estudo poderia ser caracterizado como o agente dirigente de uma concessionária de serviços públicos de rodovias – se empenhará em obter aquilo que considera melhor – como o maior lucro possível para sua empresa. No entanto, a obtenção de informações necessárias às decisões que levem a esse objetivo, assim como a capacidade de processamento de contratos complexos – exemplificando, o contrato de concessão de serviços públicos de rodovias – que dêem conta de todas as contingências, tais como a redução de tarifas de pedágio, manutenção do equilíbrio econômico e financeiro do contrato de concessão – são limitadas, ou na melhor das hipóteses, custosas. Resumindo, o recurso “racionalidade é escasso, implicando custos a sua utilização. (FARINA, AZEVEDO, SAES,1997).

Como já mencionado no pressuposto da racionalidade limitada, os contratos são necessariamente incompletos (WILLIAMSON, 1985), devido os agentes serem incapazes de prever todas as contingências futuras relativas a uma transação.

Por outro lado, Farina, Azevedo, Saes (1997, p. 73) afirmam, “mesmo que limitadamente, os indivíduos são racionais, eles são cientes da necessidade de adaptações e negociações contratuais *ex-post*. Como consequência, indivíduos agem com o objetivo de contornar as lacunas (...) do contrato”. Os autores (*op. cit.*) concluem que os indivíduos incluem salvaguardas contratuais para melhor lidar com o problema inerente de incompletude dos contratos.

Para Zylberztajn (1995, p. 17) a racionalidade limitada “é um pressuposto que está em consonância com o comportamento otimizador, ou seja, o agente econômico deseja otimizar, entretanto não consegue satisfazer tal desejo”.

Segundo Williamson (1993) a racionalidade limitada refere-se ao comportamento dos agentes que pretendem ser racional, contudo somente conseguem sê-lo de forma limitada. Resulta da condição de competência cognitiva limitada de receber, estocar, recuperar e processar a informação. Ainda na visão do autor (*op. cit.*) todos os contratos complexos são incompletos devido à racionalidade limitada dos indivíduos.

Segundo Farina, Azevedo, Saes (1997, p.44), Simon afirma “o comportamento humano é intencionalmente racional, porém de modo limitado”. De acordo com a análise dos autores (*op. cit.*) a importância desse pressuposto está centrada no reconhecimento de que os contratos efetuados para reger uma determinada situação são incompletos. “Em outras palavras, como não se podem prever todas as contingências futuras que interferem na transação em questão, um contrato é incapaz de resolver *ex-ante* todas as eventuais pendências”. (FARINA, AZEVEDO, SAES, 1997, p.44).

Zylberztajn (1995, p. 17) afirma: “o conceito de racionalidade limitada leva à compreensão da importância dos atributos *ex-post*, característicos das relações contratuais”.

O terceiro conceito de racionalidade orgânica ou processualista, a racionalidade fraca, assume que a capacidade do indivíduo não é suficiente para direcionar a escolha de um quadro institucional com a finalidade de amenizar problemas contratuais *ex-post*. (FARINA, AZEVEDO, SAES, 1997).

De acordo com Farina, Azevedo, Saes (1997, p. 74), “contratos são incompletos, mas também são míopes, no sentido de que seus elementos não são desenhados com a finalidade de lidar com a incompletude, antecipando problemas de adaptação *ex-post*”. Os autores (*op. cit.*) explicam que o modo como “os agentes enfrentam as contingências não previsíveis é o esclarecimento de rotinas, que nem sempre se traduzem em uma resposta racional (estratégica) à situação que se defronta o indivíduo”.

Segundo Brousseau, (1993) *apud* Farina, Azevedo, Saes (1997, p. 74:75) “freqüentemente o pressuposto de racionalidade limitada é confundido com incerteza” ou com a “existência de custos de coleta e processamento de informações” Posner (1993) *apud* Farina, Azevedo, Saes (1997, p. 75).

Para Brousseau, (1993) *apud* Farina, Azevedo, Saes (1997, p. 75), “a incerteza destrói a possibilidade de ação a partir de um conhecimento científico, racional do mundo”. A partir da citação do Brousseau (1993) os autores (*op. cit.*) sugerem que a incerteza implica em limitação à racionalidade. Concluem, explicando que a diferença é de essência. “Racionalidade limitada é uma característica do indivíduo enquanto incerteza é uma característica do ambiente ou, mais especificamente, da transação”. (FARINA, AZEVEDO, SAES, 1997, p. 75).

Para finalizar os aspectos inerentes à racionalidade limitada, Farina, Azevedo, Saes (1997) concluem que o papel do pressuposto de racionalidade limitada é decisivo, distinguindo a ECT da genericamente denominada Teoria dos Contratos. Afirmam: “Embora ambas tenham o contrato como um objeto de estudo e a transação como unidade de análise, a divergência permanece, sendo sutil nas tentativas de formalização da ECT através de instrumentos da teoria de Agente Principal”. (1997, p. 76).

2.1.1.2 Oportunismo

O oportunismo está relacionado ao comportamento aético dos agentes envolvidos na transação, o qual pode acontecer proveniente da incompletude dos contratos gerando perdas para uma das partes envolvidas.

Segundo Zylbersztajn, o oportunismo:

implica no reconhecimento de que os agentes não apenas buscam o auto-interesse, que é um típico pressuposto neoclássico, mas pode fazê-lo lançando mão de critérios baseados na manutenção de informação privilegiada, rompendo contratos ex-post, com a intenção de apropriar-se de quase rendas associadas àquela transação e, em última análise, ferindo códigos de ética tradicionalmente aceitos pela sociedade. (ZYLBERSZTAJN, 2000, P. 31).

Zylbersztajn (1995) identifica três motivos explicativos para os agentes não rescindirem os contratos, mesmo quando tentados pela existência das quase rendas. São eles: as garantias legais, os princípios éticos e a reputação. Coloca que no caso das garantias legais, os agentes econômicos terão um desestímulo para a quebra contratual oportunística, pelo fato de existir mecanismos punitivos instituídos pela sociedade, por meio da legislação associada a um sistema capaz de identificar, julgar e punir os agentes que rompem os contratos.

Em relação aos princípios éticos, estes podem ser percebidos como uma construção humana a qual possui como uma de suas finalidades a reserva ao comportamento oportunista. Sua característica principal a restrição informal disciplina o comportamento daqueles que exercem o jogo social. Existem organizações que assumem o poder de conseguir a estabilidade dos seus contratos a partir do princípio ético dos seus membros (ZYLBERSZTAJN, 2000).

Segundo Zylbersztajn, (1995) assumindo os pressupostos comportamentais de racionalidade limitada e oportunismo, o princípio básico da teoria dos contratos tenta formatar as organizações, buscando o alinhamento entre as características das transações e as características dos agentes.

Williamson (1985, p. 47) distingue três níveis de comportamento oportunista: oportunismo ou auto-interesse forte; auto-interesse simples ou sem oportunismo; obediência ou ausência de auto-interesse.

a) Oportunismo ou auto-interesse forte

Segundo Kato e Margarido (1999) o oportunismo por parte de um agente econômico tem como base um jogo não cooperativo, onde há presença de assimetria de informações. Mais especificamente, ao se realizar uma transação entre dois ou mais agentes econômicos, pode ser que um desses agentes tenha acesso a informações que os demais não consigam obter também, sendo assim, essa situação permite que esse agente que tenha determinadas informações desfrute de algum tipo de benefício.

O pressuposto do oportunismo ou auto-interesse forte baseia-se na não restrição ao comportamento egoísta dos agentes econômicos. Para Farina, Azevedo, Saes, (1997, p. 78) nesse pressuposto “Mentir, enganar, trapacear são ações esperadas se forem do interesse do indivíduo”.

Quanto aos fatores temporais, existem duas formas distintas de oportunismo: oportunismo *ex-ante* e oportunismo *ex-post*. No oportunismo *ex-ante* um dos agentes age aeticamente antes de se efetivar a transação, a operação. Já no oportunismo *ex-post* ocorre o contrário o comportamento aético ocorre durante a vigência contratual.

b) auto-interesse simples ou sem oportunismo

Esse pressuposto norteia a economia ortodoxa, presumindo que os acordos contratuais originais serão mantidos durante a vigência do contrato. Mesmo os indivíduos sendo movidos por motivações egoístas, eles sustentam e cumprem os acordos firmados contratualmente.

Segundo Farina, Azevedo, Saes, 1997, p. 78, “implicitamente, assume-se que a utilização do aparato judicial é precisa, sem custos e instantânea”, ou seja, os indivíduos agem eticamente no estabelecimento de suas transações e operações.

O auto-interesse semi-forte ou sem oportunismo, segundo Kato e Margarido (1999) parte do princípio de que todos os termos acordados antes e depois de efetivado o contrato serão respeitados durante o período de vigência do contrato entre as partes envolvidas. Esse pressuposto é adotado pelo pensamento neoclássico, ou seja, apesar dos agentes econômicos serem motivados por princípios egoístas, ainda assim, eles não adotam atitudes oportunistas no período de validade dos contratos, cumprindo os contratos até o seu término.

Pela ótica do modelo neoclássico, dado que os agentes econômicos têm informação perfeita, não existindo custos para se obter informações adicionais (racionalidade forte), e uma vez que esses agentes não estão impregnados pelo oportunismo (auto interesse semi-forte), isso implica que no mundo neoclássico os contratos são completos, pois não há condições para ações oportunistas, seja ex-ante (no período que antecede a celebração do contrato), seja ex-post (no período de vigência do contrato).

c) obediência ou ausência de auto-interesse

Para Farina, Azevedo, Saes, 1997, p. 78, o pressuposto da obediência ou ausência de auto-interesse é “utilizado nas formulações utópicas de engenharia social e para servomecanismos”. Os autores (*op. cit.*) argumentam que essa análise é fundada no individualismo metodológico, uma vez que as ações individuais são comandadas por uma entidade externa ao indivíduo, como o governo ou ideologia.

A importância do pressuposto comportamental de oportunismo centra-se na possibilidade de ocorrência de falhas, contingências e problemas de adaptação decorrentes da incompletude dos contratos, e implica que as partes possam se aproveitar de renegociações, agindo aeticamente e, conseqüentemente impondo perdas ou danos à sua contraparte na transação.

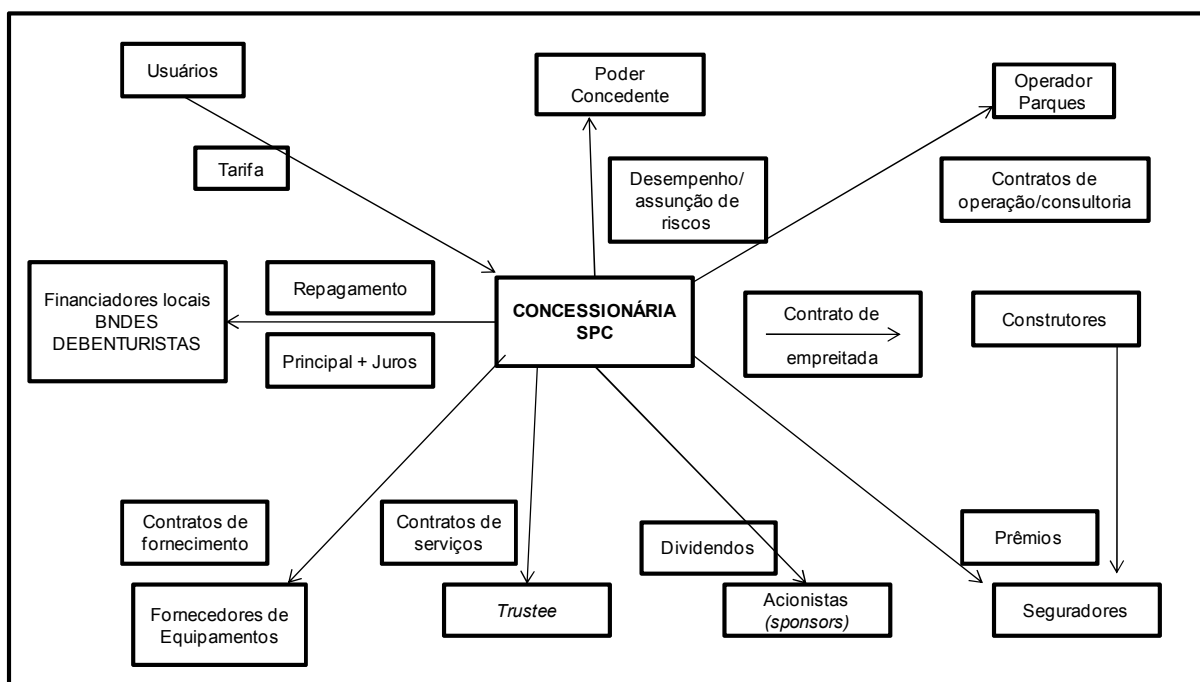
2.1.2 Características das Transações

Transações são realizadas entre os agentes econômicos, para trocar, permutar e comercializar bens, produtos, mercadorias e serviços. Ao realizarem as trocas, os agentes operam transações que diferem umas das outras, esse é o principal motivo de acordo com Farina, Azevedo, Saes, (1997) para explicar a existência de diferentes estruturas de governança para reger cada transação, como mercado *spot* contratos ou integração vertical.

Segundo Lucci e Scare (2005) há uma diversidade de tipos de transações e o custo de cada uma delas depende de suas características. O nível de controle e monitoramento ex-post, a possibilidade de existência de alternativas melhores e a decisão para verticalizar qualquer processo dentro de uma firma dependem fundamentalmente dessas características.

Para Williamson (1985, p. 68) “a ECT afirma que a diversidade contratual é explicada, sobretudo, pelas diferenças básicas nos atributos das transações”.

As transações em contratos de concessão de rodovias envolvem fluxos diretos e obrigações com a finalidade de manutenção, execução, operação e implantação da concessão. A figura 03 representa os principais participantes dos empreendimentos de concessão de rodovias.



Fonte: Bonomi e Malvessi (2004, p. 286)

Figura 03: Principais participantes das transações no setor de concessão de serviços públicos de rodovias

Em relação às concessões de serviços públicos de rodovias existem pelo menos duas dimensões para lidar com a coordenação do sistema de concessão. A primeira são os modos de governança resultantes das características das transações e a segunda são as características de governança resultantes do ambiente organizacional e institucional.

Zylbersztajn (1995) propõe uma análise estrutural discreta comparativa no sistema de *agribusiness*, conforme figura 04, a qual também pode ser adaptada ao sistema de concessão de serviços públicos de rodovias.

<p>Característica da Transação</p> <ul style="list-style-type: none"> • Especificidade dos Ativos (k) • Freqüência (f) • Incerteza (u) <hr/> <p>Aspectos Contratuais</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flexibilidade ex-post • Desenho Contratual • Incentivos • Arbitragem Pública/Privada • Confiança <hr/> <p>Instituições e Organizações</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ambiente Institucional <ul style="list-style-type: none"> - Sistema Legal - Aspectos Culturais - Tradição e Costumes - Organizações Políticas - Aspectos Internacionais • Ambiente Organizacional <ul style="list-style-type: none"> - Bureaus Públicos e Privados - Associações - Organizações Políticas - Informações - Tecnologia
--

Fonte: adaptada de Zylbersztajn (1995, p. 176)

Figura 04: Análise estrutural discreta comparativa

As características economizadoras de custos de transação de um sistema de concessão podem ser interpretadas com base nas características listadas por Zylbersztajn (1995) no estudo do *agribusiness*. As características das transações identificarão a forma de governança existente e as características relacionadas aos níveis institucionais e organizacionais irão representar um parâmetro de mudança que influenciará o modo minimizador de custos de transação prevalecente.

De acordo com Zylbersztajn (1995), as relações contratuais caracterizam-se, em termos de transações, por três elementos: frequência, incerteza/risco e especificidade dos ativos, a saber:

2.1.2.1 Frequência da Transação (f) (recorrência)

A frequência das transações afeta os custos de negociar, elaborar e monitorar contratos, e também o comportamento dos agentes quanto ao oportunismo e à construção de reputação.

À medida que a frequência aumenta, principalmente entre os mesmos agentes, explica Nogueira (2003), caem os custos relativos aos contratos e os rendimentos provenientes de ações oportunistas, visto que elas podem interromper o relacionamento. Por outro lado, a recorrência da frequência aumenta os incentivos para a construção de reputação positiva pelos agentes, pelo reforço à redução já mencionada nos custos relativos aos contratos.

A frequência na qual determinada transação ocorre, segundo Zylbersztajn (1995) faz-se importante para determinar a possibilidade de internalizar a determinada escala, também está associada à determinação da importância da identidade dos agentes participantes da operação. Há três formas de transações: as realizadas apenas uma vez, as ocasionais, e as recorrentes.

2.1.2.2 Incerteza/Risco

A Incerteza ocorre quando os agentes não conhecem os resultados futuros de determinada transação. Aparentemente, quanto maior a incerteza, maiores os custos de transação em razão de uma maior necessidade de salvaguardas nos contratos, que reduzem os retornos. (NOGUEIRA, 2003).

Segundo Zylbersztajn (1995) o risco associado à transação é um fator importante que a caracteriza, afetando a forma pela qual os resíduos são distribuídos entre os participantes da transação. O fator risco associado à existência de possibilidades de oportunismo implica na adição de custos às transações que ocorrem via mercado, motivando a estruturação de formas de governança alternativas. Esse fator de risco foi denominado por Neves (1995, p. 21) como um problema do risco moral que ocorre quando uma ou mais partes em um contrato utiliza-se de comportamento oportunista pós-contratual devido a uma restrição na informação entre as partes.

De acordo com Neves (1995), a incerteza traz problemas devido aos distúrbios inesperados das transações e às dimensões necessárias para as estruturas de monitoramento, controle. Um alto grau de incerteza traz um alto custo de transação.

Há basicamente dois tipos de incertezas: a de contingência e a de comportamento estratégico. Ou seja, as transações com maior incerteza demandam estruturas de controle mais complexas, com um custo elevado, interferindo na forma como as transações ocorrerão. (NEVES, 1995).

Segundo Zylbersztajn (1995) em relação a incerteza esta dimensão das transações não é totalmente explorada por Williamson (1985), parecendo existir espaço para um aprofundamento teórico maior. Esta variável pode ser introduzida por diferentes modos, um deles considerando os diferentes estados do ambiente que não estão sob controle dos agentes.

Um conceito, por vezes tratado como incerteza é relacionado à confiança no comportamento do outro agente do contrato. A literatura trata tal conceito mais apropriadamente como confiabilidade, que tem um caráter distinto de incerteza. (ZYLBERSZTAJAN, 1995)

Garcias (1999, p. 36) caracteriza que a incerteza “é uma consequência das relações dos agentes com o ambiente externo em função do nível de confiabilidade das informações que podem ser obtidas”.

Segundo Ferrari Filho e Conceição (2001), para os institucionalistas o conceito de incerteza perpassa, entre outros aspectos, a idéia de racionalidade limitada elaborada por Simon (1983), por meio da qual, diante de informações incompletas, as estratégias são caracterizadas por convenções.

Já segundo Farina, Azevedo, Saes, (1997, p. 91), o termo incerteza, na NEI, foi abordado em diferentes ângulos e com diferentes implicações. Sendo possível distinguir três tratamentos diferentes ao conceito de incerteza:

- a) Risco – variância de uma dada distribuição de probabilidades: Williamson (1991) – uma maior incerteza se manifesta de dois modos: quando a distribuição de probabilidades dos distúrbios permanece inalterada mas um número maior de distúrbios ocorre, e quando os distúrbios se tornam intrinsecamente mais importantes;
- b) Desconhecimento dos possíveis eventos futuros: North (1990) – implica na impossibilidade de definição de uma distribuição de probabilidades;
- c) Aspecto informacional da incerteza: Milgrom & Roberts (1992) – há incerteza quanto ao reconhecimento das informações relevantes ao contrato, quando a informação é incompleta e assimétrica.

Williamson (1991) *apud* Farina, Azevedo e Saes, (1997, p. 91) argumenta que adaptações do tipo híbrido não podem ser feitas unilateralmente ou por *fiat* (em latim seja feito), mas requerem consenso. Logo, aspectos relacionados aos contratos de concessão quando objetivando custo de transação igual a zero ou minimizados requerem consenso entre as partes.

Segundo Farina, Azevedo e Saes, (1997, p. 92), tanto no tratamento da incerteza enquanto desconhecimento de eventos futuros quanto no de assimetria informacional procuram revelar os limites da racionalidade e evidenciar a incompletude dos contratos.

2.1.2.3 Especificidade dos ativos

A existência de ativos específicos envolvidos em um contrato, segundo Zylbersztajn (1995), traz à tona a necessidade de compromissos com horizonte de tempo mais extenso, pelo menos o suficiente para recuperar os investimentos cujo uso de oportunidade pode ser limitado.

Segundo, Farina, Azevedo, Saes, (1997, p. 84), “ativos específicos são aqueles que não são reempregáveis a não ser por perda de valor”. Aliada ao pressuposto do oportunismo, e à incompletude dos contratos, essa característica, para Farina, Azevedo, Saes (1997), torna o investimento nesses ativos sujeito a riscos e problemas de adaptação, gerando custos de transação. Logo, quanto maior a especificidade, maiores serão os riscos, os problemas de adaptação e os custos de transação.

Quanto maior a especificidade dos ativos, maiores são as probabilidades de surgimento de ações oportunistas entre os agentes com o propósito de se apropriar da quase-renda *ex post* considerada na literatura como *hold up*. O conceito de *hold up* descreve a situação em que uma das partes possui vantagens no momento que a outra é forçada a renegociar os termos do contrato. O problema de *hold up* pode ser entendido como o risco de se sujeitar aos comportamentos oportunistas *ex post* com a realização de investimentos específicos e ocorre quando uma das partes na relação contratual pode explorar a vulnerabilidade da contraparte devido à especificidade dos ativos envolvidos. (BESANKO, DRANOVE & SHANLEY, 2000).

No dizer de Klein, Crawford e Alchian (1978) *apud* Zylbersztajn (1995, p. 24) “[...] quando a especificidade do ativo aumenta, são criadas quase rendas, levando à possibilidade de atos oportunistas. Os custos dos contratos geralmente irão aumentar mais do que os custos da organização integrada”.

Logo, da leitura de Zylbersztajn (1995), Farina, Azevedo, Saes, (1997) orientados pelos estudos de Williamson (1985), Klein, Crawford e Alchian (1978), considera-se a especificidade dos ativos como sendo o grau de perda de valor quando o recurso é excluído da transação e aplicado em sua melhor utilização alternativa. Quanto maior essa perda, maior a especificidade do ativo. Assim, como ativos específicos agregam um maior valor quando aplicados na transação à qual são específicos, gera-se as quase-rendas.

Nesse contexto, segundo Farina, Azevedo, Saes, (1997, p. 85), a quase-renda pode ser entendida como a “diferença entre o retorno de um ativo empregado em uma transação específica e seu retorno em outro emprego alternativo”. Esse rendimento é objeto de negociação entre as partes envolvidas na transação, na medida em que sua geração depende da continuidade do negócio. Por esse motivo, os autores (*op. cit.*) concluem: “a situação criada pela presença de ativos específicos em uma transação é similar à de um monopólio bilateral⁴”. Na ECT, explicam os autores, o monopólio bilateral surge endogenamente.

Quando determinado agente realiza investimentos em ativos específicos, o outro agente envolvido na transação pode pretender se apropriar dessa quase-renda, para melhorar suas condições na negociação, contando com a perda a ser gerada ao primeiro agente se a transação não ocorrer.

⁴ quando um só agente ofertante transaciona com um só agente comprador..

A característica da especificidade dos ativos está presente nos contratos de concessão de serviços públicos de rodovias. Com base nas afirmações acima associou-se que o Estado, poder concedente, detém o monopólio de conceder as rodovias à iniciativa privada, uma vez executada a concessão as concessionárias detém o monopólio da exploração dos trechos concedidos.

Logo, os agentes na condição de monopolistas podem se apropriar de um retorno maior do que aquele que seria obtido com o uso alternativo do capital, em condições de maior concorrência. Como foi considerado, o poder concedente e as concessionárias, de certa forma são monopolistas e a solução do problema de negociação não é trivial. Apesar dos agentes poderem se beneficiar, a longo prazo, de soluções maximizadoras de resultados, eles possuem interesses conflitantes.

Nesse contexto, cada um dos agentes poderá se aproveitar de posição privilegiada para se apropriar de qualquer ganho incremental não previsto no contrato, segundo Williamson (1985), esses conflitos podem gerar custos de transação.

Williamson (1991) *apud* Farina, Azevedo, Saes, (1997, p. 86), classifica os tipos de especificidades de ativos como: locacional, de ativos físicos, de ativos humanos, de ativos dedicados, de marca e temporal.

Na especificidade locacional ou de local os ativos são imóveis ou apresentam características similares de bens imóveis, implicam elevados custos para que sejam deslocados ou mesmo no caso das concessões de rodovias, faz-se impossível esse deslocamento. A decisão de investimento (custo *ex-ante*) leva em consideração o compromisso das partes em manter o relacionamento durante a vida útil dos ativos. A quebra contratual gera a perda dessas vantagens, implicando em custos de transação para o estabelecimento de novos acordos.

Ocorre a especificidade de ativos físicos quando uma ou ambas as partes investem em equipamentos e maquinário cujas características físicas (capacidade, projeto, especificações técnicas) são específicas para o propósito da relação e têm baixo valor em usos alternativos.

Na especificidade de ativos humanos, ou seja, toda a forma de capital humano específico a uma determinada atividade, os investimentos em qualificação de pessoal e o processo de melhoria contínua durante a realização das atividades tornam o capital humano dotado de habilidades específicas ao interesse das partes envolvidas.

A especificidade de ativos dedicados corresponde a um montante de investimento cujo retorno depende da transação com um agente particular. No caso das concessões a estrutura adotada pelas empresas foi originada com o propósito único de responder ao incremento demandado pelo poder concedente.

A especificidade de marca se refere ao capital que se materializa na marca de uma empresa. Segundo Farina, Azevedo, Saes, (1997, p. 87) é relevante às franquias.

Especificidade temporal pode ser caracterizada quando o valor de uma transação depende do tempo em que ela se processa. Segundo Nogueira (2003), quanto maior a especificidade de tempo nos ativos, maior a probabilidade de integração vertical ou de aproximação física das partes.

Para finalizar, segundo Zylbersztajn (2000), caso apenas uma das partes envolvidas na transação tenha feito investimentos em ativos específicos para aquela transação, certamente, haverá motivação para defender-se dos efeitos de eventual ruptura contratual pela outra parte. Nesse contexto, salvaguardas serão necessárias para dar suporte, ou tornar viável a transação.

Farina, Azevedo e Saes, (1997) consideram que incerteza, freqüência e, especificidade de ativos, representam as três principais dimensões para se caracterizar uma transação, o que permite o desenho de uma estrutura de governança, com o objetivo de atenuar os custos de transação.

2.2 REGULAÇÃO

Ao fixar uma tarifa para determinado serviço um agente regulador está restringindo a opção da firma em estabelecer o preço pela sua atividade. Assim, Kupfer e Hasenclever (2002, p. 515) definem regulação como sendo qualquer ação do governo no sentido de limitar a liberdade de escolha dos agentes econômicos.

A regulação pode ocorrer nos seguintes aspectos, por exemplo: Preços (tarifas); Quantidades (produção ou números de empresas); Qualidade (determinadas características); Segurança no trabalho (equipamentos de segurança). Ou ainda a ação em conjunto de todos esses aspectos.

Um mercado é passível de regulação quando conjuga bens ou serviços essenciais para a população, com uma oferta oligopolizada cujos produtores detêm poder de mercado sobre os consumidores. Essa condição está presente em mercados como os de energia, telecomunicações, transporte, saúde — tais como planos de saúde e medicamentos — e também em concessão de serviços públicos de rodovias.

Segundo Varian (1999, p. 453) ocorre monopólio natural quando a empresa não consegue operar a um nível eficiente de produto sem perdas. “Muitas empresas de prestação de serviços de utilidade pública constituem monopólios naturais desse tipo e são, portanto, regulamentadas pelo governo”. Nesse estudo pode-se caracterizar com essas características o serviço de utilidade pública de manutenção, conservação e duplicação de estradas concedidas.

Para Fiani (1998) regulação é um termo originado na literatura econômica para se referir a qualquer tipo de intervenção do Estado no mercado. Seu objetivo é induzir os agentes econômicos a um comportamento gerador de eficiências, pelo qual o Poder Público substitui em modos e graus variados, a decisão privada que seria condicionada apenas pelas "forças de mercado", limitando os graus de liberdade que os agentes econômicos possuem no seu processo de tomada de decisões.

Villela e Maciel (1999) entendem por regulação o estabelecimento de meios para exercer o controle social por meio de regras explicitadas em leis, decretos, concessões, contratos e decisões de órgãos reguladores.

Para Iudícibus e Lopes (2004) a regulação pode ser entendida como um conjunto de normas coercivas, emanadas do Estado ou órgão com poderes para tanto. Esse tipo de ação do Estado implica a imposição de regras diretas para a conduta dos agentes econômicos, estabelecendo obrigações de fazer ou não fazer, de modo a adequá-la ao interesse público. Chang (1997) *apud* Fiani (1998) aponta que regulação difere de outras formas de intervenção estatal na atividade econômica, tais como:

- a) oferta de bens públicos mediante cobrança de tributos e tarifas;
- b) oferecimento de bens ("comerciais") por empresas estatais;
- c) formas indiretas de afetar e influenciar o comportamento dos agentes privados, mediante políticas de incentivos que usam instrumentos fiscais e creditícios, por exemplo.

Diante da leitura de Kupfer e Hasenclever, Fiani, Iudícibus e Lopes, Chang, Villela e Maciel, considera-se que a regulação objetiva adequar preços, qualidade, quantidades, com a finalidade de induzir comportamento eficiente na produção de bens e serviços sociais, por meio de regras explicitadas em leis, decretos, concessões, contratos e decisões de órgãos reguladores.

Salientam Villela e Maciel (1999), pode-se dizer que a regulação é necessária para proteger tanto os usuários quanto os investidores. Contudo, implica custos diretos como administração e observância da lei, e indiretos, como a assimetria de informações, pois as empresas reguladas têm sempre mais informações que os órgãos regulatórios e a captura regulatória.

De acordo com Farina (1996, p. 18) o Estado precisa intervir quando o sistema de transações impessoais de mercado, mediado somente pelos preços, falha em proporcionar uma alocação eficiente de recursos. Ainda de acordo com Farina (1996, p. 18) a regulamentação econômica é a prescrição para as situações de monopólio natural a qual deriva o exercício do poder de monopólio.

Farina, Azevedo, Saes, (1997, p. 115), classificam a regulação em duas formas: regulação social e regulação econômica. A primeira é entendida como o controle das situações em que estão presentes externalidades e informação imperfeita ou assimétrica. Entende-se como regulação econômica a prescrição para as situações de monopólio natural da qual deriva o poder de monopólio.

2.2.1 Externalidades

Quando o cálculo privado diferir do cálculo social da produção ou investimento ocorrem as externalidades. De acordo com Farina, Azevedo, Saes, (1997, p. 115), a inexistência de mercados competitivos e organizados que originam preços para os bens em questão, impedindo que seus valores sejam computados como custos ou benefícios privados podem ser algumas de suas atribuições. Explicam os autores (*op. cit.*) que os efeitos da produção ou consumo não se refletem em preços de mercado. Logo, são externos ao agente tomador de decisão.

A externalidade, segundo Pindyck e Rubinfeld (1994, p. 904), é a “ação de um produtor ou consumidor que afete outros produtores ou consumidores, entretanto não levada em consideração no preço de mercado”.

A principal característica de externalidade identificada por Varian (1999, p. 599: 603) é que existem bens com os quais a população se importa e não são comercializados no mercado. “É a falta desses mercados para externalidades que causa problemas” (1999, p. 599). O autor (*op. cit.*) ainda explica que a má definição dos direitos de propriedade origina os problemas práticos com externalidades. Logo, afirma o autor (*op. cit.*), desde que haja direitos de propriedade bem definidos com relação ao bem que gera externalidade, os agentes podem trocar a partir da sua dotação inicial para alcançar uma alocação eficiente de Pareto⁵.

Se o direito de propriedade estiver bem definido, a troca entre o agente resultará numa alocação eficiente da externalidade. Segundo Varian (1999, p. 603: 604), “a quantidade da externalidade que será gerada na solução eficiente dependerá da distribuição dos direitos de propriedade”. O autor (*op. cit.*) explica que se as preferências dos agentes forem quase-lineares, a solução eficiente precisa apresentar a mesma quantidade de externalidade. Nesse caso em especial, o resultado dela independe da distribuição dos direitos de propriedade e é conhecida como Teorema de Coase.

Os direitos de propriedade segundo Farina, Azevedo, Saes (1997, p. 116) “estão associados aos direitos residuais de decisão e da alocação dos retornos residuais”, isto é, dizem respeito ao direito de tomar decisões quanto ao uso de um ativo que não é controlado pela lei ou cedido a outro por contrato.

As externalidades podem ser: positivas e negativas. Positivas quando a ação de uma ocorre com o objetivo de beneficiar a outra. Já na negativa ocorre o inverso: a ação de uma das partes traz custos a outra, fornece a razão econômica para a regulamentação.

Kon (1997) afirma que a intervenção governamental no sistema econômico, tem o objetivo de criar, manter e aprimorar as externalidades positivas, por um lado, e a eliminar, corrigir e controlar as externalidades negativas, por outro. O fornecimento de bens e serviços

⁵ O conceito de eficiência no sentido de Pareto, refere-se a situações em que não é possível melhorar a situação de um agente econômico sem piorar a situação de pelo menos um dos demais agentes. Modificações que envolvem melhorias na situação de pelo menos um agente econômico sem piorar a dos demais agentes representam Melhorias de Pareto. Portanto, se uma determinada alocação de recursos é eficiente no sentido de Pareto, não é possível fazer melhorias de Pareto a partir dessa alocação. (SOARES, 2007).

públicos cria externalidades positivas para uma parcela da sociedade, representadas por economias de urbanização ou de aglomeração. No entanto, estas estão sujeitas a se transformarem em deseconomias quando ultrapassarem um tamanho considerado “ótimo” de concentração urbana, levando à deterioração dos bens e serviços públicos. Mas a deterioração pode demorar mais ou menos tempo para se fazer sentir, pois cada tipo de bem ou serviço público apresenta uma capacidade ou limite, além do que a interferência mútua entre os consumidores se torna notável e aumenta desproporcionalmente a oferta pelo governo. Mesmo no caso de “bens livres”, ou seja, os fornecidos pela natureza, a ação humana pode aumentar a capacidade de sua utilização ou ultrapassar o limite de possível fruição.

Segundo Scarpin (2006, p. 34) as políticas públicas podem ser divididas em política de regulamentação e políticas baseadas no mercado. Na regulamentação, o governo pode solucionar uma externalidade tornando certos comportamentos, ou exigidos ou proibidos, como por exemplo, exigir que não se jogue resíduo tóxico em mananciais de água, ou fazendo leis de controle à poluição. Além da regulamentação, o governo pode trabalhar com impostos ou incentivos privados, tributando as atividades que geram externalidades negativas e subsidiando aquelas que geram externalidades positivas.

Pindyck e Rubinfeld (1994, p. 844: 847) afirmam que devido ao fato das externalidades não estarem refletidas nos preços de mercado, seria possível elas se tornarem uma das causas da ineficiência econômica, tanto em curto quanto em longo prazo. Quando existirem externalidades negativas, “o custo médio da produção privada será inferior ao custo médio social” (1994, p. 844), elas estimulam a permanência de muitas empresas no setor. Logo, algumas empresas podem permanecer no setor mesmo que seja mais eficiente que saiam. Elas também podem resultar em níveis insuficientes de produção.

Ao decidir quanto ofertar ou demandar, os agentes (compradores e vendedores) negligenciam os efeitos externos de suas atitudes, logo o equilíbrio de mercado não é eficiente na presença de externalidades. Segundo Scarpin (2006, p. 33) “na presença de externalidades, o interesse da sociedade em relação a um resultado de mercado vai além do bem-estar de compradores e vendedores do mercado, incluindo também o bem-estar das demais pessoas afetadas”. Dessa maneira, o equilíbrio de mercado não consegue maximizar o benefício total à sociedade.

2.2.2 Bens Públicos

Na seção anterior foi apresentado que, para certos tipos de externalidades não é difícil eliminar as ineficiências. Praticamente as externalidades envolvendo dois agentes são mais tranquilas para administrar comparada às que envolvem mais de dois agentes econômicos. Por exemplo, é mais complexo um acordo entre três pessoas ou mais do que entre duas. Segundo Scarpin (2006, p. 34) há que se considerar que a eficiência do mercado está presente nos bens denominados privados. Entretanto, existem diversos outros bens além dos bens privados, são eles: bens públicos, monopólios naturais e recursos comuns, com as características descritas na Figura 04.

	Sim	Rival	Não
Sim	Bens privados • Sorvetes • Roupas • Estradas com pedágio congestionadas		Monopólios Naturais • Corpo de bombeiros • TV a cabo • Estradas com pedágio não congestionadas
Excluível			
Não	Recursos comuns • Peixes no mar • Meio ambiente • Estradas sem pedágio congestionadas		Bens públicos • Defesa nacional • Conhecimento • Estradas sem pedágio não congestionadas

Fonte: Mankiw (2001, p. 229)

Figura 05: Quatro tipos de bens

Segundo Varian (1999, p. 676), os bens públicos são “aqueles dos quais toda a pessoa tem de “consumir” a mesma quantidade, como a defesa nacional, ou a poluição do ar”. É um tipo particular de externalidade de consumo. Os bens públicos apresentam duas importantes características: o consumo desses bens é não excludente e não rival.

Mankiw (2001, p.228) define exclusibilidade como sendo “a propriedade de um bem por meio da qual se pode impedir uma pessoa de usá-lo” e rivalidade como “a propriedade de um bem por meio da qual sua utilização por uma pessoa impede a outra de utilizá-lo”.

Os bens privados têm por características serem excluíveis e rivais. São excluíveis porque o vendedor pode ou não vendê-lo ao comprador, e são rivais porque quando uma pessoa compra um bem privado impede que outra pessoa o faça. Segundo Scarpin (2006, p. 35) quando se trata de curvas de oferta e demanda e eficiência de mercado, um dos pressupostos é que os bens sejam excluíveis e rivais.

Por sua vez, os bens públicos não são nem excluíveis nem rivais, ou seja, não se pode impedir as pessoas de desfrutarem dos bens públicos, e um bem público pode ser desfrutado por várias pessoas sem prejuízo de nenhuma delas. (SCARPIN, 2006, p. 35)

Segundo Pindyck e Rubinfeld (1994, p. 872), a maioria das mercadorias é rival no consumo as quais precisam ser alocadas entre pessoas, as não-rivais podem ser tornadas disponíveis para todos sem que seja afetada a oportunidade de consumo deste artigo para qualquer pessoa.

Uma mercadoria é não-exclusiva quando as pessoas não podem ser excluídas do seu consumo. Isto é podem ser desfrutados sem pagamento direto e não precisam ser necessariamente de natureza nacional. (PINDYCK E RUBINFELD 1994, p. 872).

De acordo com Souza (2007) a impossibilidade de exclusão ou a dificuldade, gerada por custos elevados implica que os indivíduos não podem ser privados dos benefícios do usufruto do bem e/ou serviço, mesmo se não tiverem contribuído para o seu financiamento.

A não rivalidade no consumo é outra característica do bem público. Segundo Souza (2007), uma vez que o bem está disponível, o custo marginal de provê-lo para um indivíduo adicional é nulo.

Para a eficiência de Pareto, existe distinção entre prover um bem público numa quantidade fixa e numa variável. Para a quantidade fixa, uma condição necessária e suficiente é que a soma das propensões a pagar exceda o custo do bem público. Numa quantidade variável, a condição necessária é que a soma da propensão marginal a pagar precisa igualar-se ao custo marginal. (VARIAN, 1999, p.676).

2.2.3 Serviço Público

Quanto à caracterização do que é público, poder-se-ia sugerir uma premissa básica para denominar público como sendo o que está disponível a todos, coletividade, comunidade, sociedade, ou seja, não é exclusivo, nem rival.

Já especificamente quanto a serviço público, Meirelles (2003, p. 294) argumenta: “o conceito de serviço público não é uniforme na doutrina [...] é variável e flutua ao sabor das necessidades e contingências políticas, econômicas, sociais e culturais de cada comunidade em cada momento histórico”.

Posterior a essa argumentação o autor (*op. cit.*) define serviço público como sendo: “[...] todo aquele prestado pela administração ou por seus delegados, sob normas e controles estatais, para satisfazer necessidades essenciais ou secundárias da coletividade ou simples conveniência do Estado” (2006, p. 294).

Para Slomski (2003, p. 366) serviço público é: “[...] o conjunto de atividades-meio e de atividades-fins exercidas ou colocadas à disposição, prestadas diretamente, permitidas ou concedidas pelo Estado, visando proporcionar o maior grau possível de bem-estar social da coletividade”.

Nesse aspecto, considera-se Serviço Público como aquele instituído, mantido executado e ou regulado pelo Estado, com a finalidade de atender aos interesses e necessidades coletivas.

2.3 AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO

De acordo com Crozatti (2002) mensurar representa atribuir um número que completa o significado de algum atributo ou qualidade de um objeto ou evento observado. Na contabilidade a mensuração ocorre quando o número atribuído faz sentido, pois se tenta explicitar monetariamente a ocorrência na empresa por meio da expressão de utilidade de um objeto ou acontecimento. Para Hendriksen e Van Breda (1999, p. 488):

[...] mensuração em contabilidade é o processo de identificar ou assinalar um montante monetário para objetos ou eventos de uma empresa de maneira que seja possível agrupá-los ou desagrupá-los de acordo com a situação.

De acordo com Guerreiro (1989, p.78) citado por Pereira *in* Catelli (2001, p.198), “mensurações são necessárias não somente para expressarem objetivos e clarificar alvos a respeito dos quais as decisões precisam ser tomadas, mas elas são também necessárias para controlar e avaliar os resultados das atividades envolvidas no processo de atingir os alvos”.

De acordo com Pereira *in* Catelli (2001, p. 198:201) a avaliação “refere-se ao ato ou efeito de se atribuir valor, sendo que valor pode ser entendido num sentido qualitativo ou num sentido quantitativo” e desempenho “[...] entende-se a realização de uma atividade ou de um conjunto de atividades”.

Segundo Salotti, Yamamoto, Pimentel (2007), a avaliação econômico-financeira nas empresas pode assumir diversas abordagens dependendo do tipo de estudo e sua finalidade.

O desempenho da empresa, segundo os autores (*op. cit.*), pode estar associado à forma com que a empresa investe em ativos, como estrutura suas dívidas, como elabora seu planejamento tributário, a sua cultura, clima e estrutura organizacional, a capacidade de seus funcionários, a questões de mercado e incluindo também a capacidade de gerenciamento das relações contratuais, adaptações a mudanças de cenários, enfim, a fatores diversificados não objeto desse estudo.

Para Padovese (2003, p. 429) uma metodologia clássica para avaliação do desempenho global da empresa é normalmente chamada de análise financeira ou análise de balanço. O autor orienta que por meio de um conjunto de procedimentos e conceitos aplicados de forma inter-relacionados, obtém-se uma série de indicadores que permitem fazer uma avaliação sobre a situação econômica e financeira da empresa e o retorno do investimento.

A implantação e utilização de medidas de desempenho intrínsecas às organizações têm por finalidade influenciar os gestores a conseguirem atingir os objetivos traçados, visando à eficácia e continuidade da empresa de forma global.

Carneiro (2005) menciona não haver consenso quanto a qual definição seria melhor ou sobre quais critérios deveriam ser utilizados para julgar as definições e, tendo em vista que cada medida de desempenho tem suas limitações, uma multiplicidade de abordagens seria adequada. “Barney (1996) organiza sua análise em torno de quatro abordagens do desempenho: sobrevivência, medidas contábeis, perspectiva de múltiplos *stakeholders* e medidas de valor presente” (CARNEIRO *et al*, 2005 p.2).

No que se refere às medidas contábil-financeiras, do ponto de vista dos acionistas, são importantes posto que indiquem quão bem os recursos financeiros vêm sendo geridos. Barney (1996) classifica tais medidas em quatro categorias: índices de lucratividade, de liquidez, de alavancagem e de atividade. (CARNEIRO *et al*, 2005 p.4).

Segundo Marques (2004, p. 200) as medidas de avaliação do desempenho, se agrupam em quatro categorias distintas, de acordo com seus respectivos focos ou escopos de análise:

- a) quocientes de liquidez e solvência;
- b) estrutura e endividamento;
- c) rotação;
- d) rentabilidade e lucratividade.

Segundo Salotti, Yamamoto, Pimentel (2007), as *proxies* para o desempenho econômico e financeiro podem indicar a efetividade da gestão e alocação de recursos por parte dos administradores, e também à redução do custo de capital médio e gestão da operação empresarial. São freqüentemente observados e divulgados na literatura contábil e financeira aspectos relacionados à rentabilidade, lucratividade, crescimento, risco, valor de mercado como indicadores satisfatórios sobre o desempenho econômico-financeiro de empresas.

No entanto, nos anais de congressos e em revistas acadêmicas publicadas no Brasil, a partir do ano de 1999, inexistem estudos acadêmicos que procuram verificar se esse desempenho está de alguma forma relacionado à teoria dos custos de transação em contratos de concessões de serviços públicos de rodovias e o poder concedente.

A seguir será descrito alguns estudos utilizando indicadores de desempenho que contribuíram com essa pesquisa na identificação das variáveis correspondentes às *proxies* de desempenho.

Salotti (2006) e Salotti, Yamamoto, Pimentel (2007), desenvolveram pesquisa com o objetivo de analisar os motivos da divulgação voluntária da DFC no mercado de capitais brasileiro a partir do desempenho econômico-financeiro das empresas listadas na Bovespa de 2000 a 2004 que divulgaram voluntariamente a DFC. Para tanto utilizaram da ferramenta estatística multivariada a regressão logística. As *proxies* de desempenho utilizadas foram basicamente duas o ROE (retorno do capital próprio) e o retorno de mercado das ações. Chegaram à conclusão que empresas que divulgam voluntariamente a DFC tem melhor desempenho econômico e financeiro.

Antunes, Corrar e Kato (2004), utilizaram da ferramenta estatística multivariada a análise discriminante de dois grupos para classificar o desempenho de 56 empresas referente aos anos de 1999 a 2000 que divulgaram suas demonstrações contábeis na Revista Exame Melhores & Maiores. Os grupos de classificação das variáveis independentes foram empresas com bom desempenho e empresas com não bom desempenho. As variáveis independentes foram: lucro líquido ajustado, ROE, endividamento geral, endividamento em longo prazo, vendas, patrimônio líquido e margem de vendas. O parâmetro de comparação foi o ROE de 2000. Das variáveis independentes, as que apresentaram melhor capacidade de explicar o desempenho foi o endividamento geral e o *log* das vendas.

Camargos e Barbosa (2005) utilizaram os indicadores de desempenho econômico e financeiro de liquidez, endividamento e rentabilidade e lucratividade das empresas que passaram pelo processo de fusão ou aquisição entre 1995 e 1999 e constataram que após esse processo ocorreu uma piora na situação financeira das empresas, uma melhoria na qualidade do endividamento e um significativo aumento na rentabilidade.

Quanto às métricas de avaliação de desempenho essa pesquisa utiliza os indicadores de endividamento, rentabilidade, liquidez e alavancagem, ou seja, informações econômico-financeiras extraídas das demonstrações contábeis das empresas concessionárias de serviços públicos de rodovias’.

Para Shank (1997), as empresas examinavam suas demonstrações financeiras em busca de novas idéias e em certo sentido essas fontes produzem informação. Uma vez que as medidas financeiras refletem os resultados das decisões passadas, contribuem para controles e acompanhamento dos sucessos ou fracassos dos fatos ocorridos e se adotadas medidas corretivas minimiza-se erros, falhas, riscos e incertezas.

Segundo Hansen e Mowen (2001, p. 320-321) existem três medidas de avaliação de desempenho “[...] retorno sobre o investimento – ROI, o resultado residual – RR e o valor econômico adicionado – VEA⁶”.

Segundo Carneiro *et al* (2005) em geral, não é possível descrever o sucesso de uma empresa, de uma divisão ou de um projeto fazendo-se uso simplesmente de uma única métrica. Os autores (*op. cit.*) consideram que diversas perspectivas deverão ser consideradas para se avaliar se o sucesso foi ou não alcançado.

⁶ VEA = EVA (*economic value added*)

Diante da teoria da nova economia institucional (NEI), considerando que os agentes trabalham num contexto de racionalidade limitada (Williamson 1993) e têm que, de alguma forma, atender aos interesses de *stakeholders*⁷ (Hill & Jones, 1998) diversos, o sucesso pode, a rigor, ser entendido como uma questão de grau ou de nível e as interferências externas podem contribuir para o sucesso ou não. (CARNEIRO, *et al*, 2005). Nesse estudo os fatores externos são os associados ao contrato de concessão mais especificamente os litígios entre os agentes. Inclui-se na lista dos *stakeholders*, no caso de concessão de serviços públicos de rodovias, os usuários da rodovia, o governo e as agências reguladoras.

2.4 O SETOR DE SERVIÇO

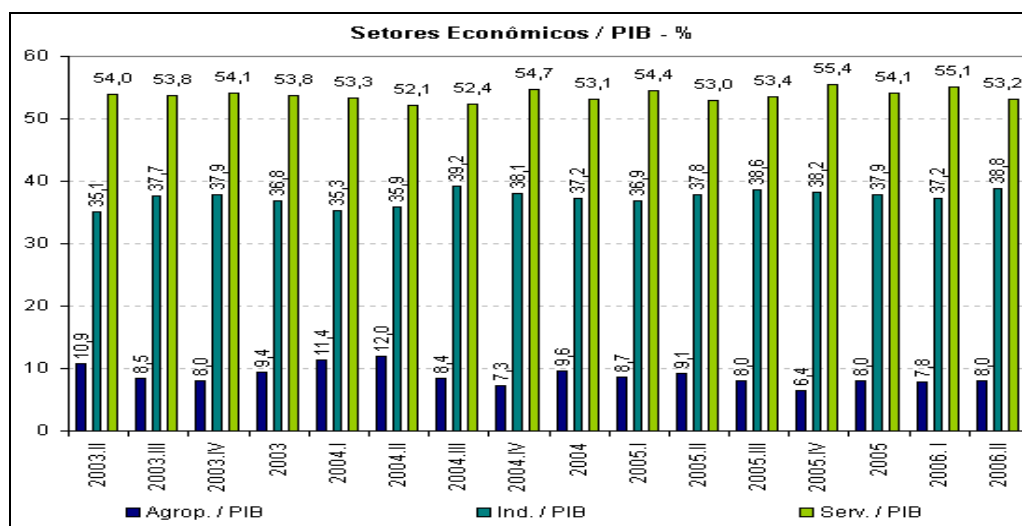
Contextualiza Fitzsimmons e Fitzsimmons (2002): nos anos 90 a economia deixou de ser predominantemente de manufatura, passando também para o setor de serviços. Hansen e Mowen (2001, p. 31) enfatizam que a evolução do setor econômico envolvendo serviços aumentou de importância e abrange aproximadamente três quartos da economia e dos empregos nos Estados Unidos.

O setor serviços apresentou intenso crescimento ao longo do século XX. Esse processo, afirmam Melo *et al* (1997) constituiu uma tendência geral, visível para a totalidade das economias nacionais e acelerou-se a partir da década de 60, com o avanço da revolução microeletrônica.

De acordo com Lemos, Rosa e Tavares (2002) o setor de serviços possui importância quantitativa superior aos outros setores em muitas nações, chegando nos Estados Unidos, por exemplo, a mais de 70% do PIB (Produto Interno Bruto) e da mão-de-obra empregada. No que diz respeito ao Brasil, o setor de serviços, no sentido mais amplo, teve participação de 60% a 62% do PIB no período 1994 a 1999, o que é compatível, em linhas gerais, com o observado em outros países.

⁷ Conjunto de indivíduos ou empresas que influenciam e são influenciados pelas ações de uma empresa.

No Brasil, também é evidente que a maior parte do PIB corresponde ao setor de serviços, o qual se encontra em expansão. Assim, consolida-se como um importante setor da economia nacional. O Gráfico 02 apresenta no período de 2003 até o segundo semestre de 2006 a representatividade do setor no PIB brasileiro.



Fonte: Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial – IEDI

Gráfico 02: Setores econômicos – PIB-%

No Gráfico 02 o setor de serviços apresenta-se em todos os períodos superior ao industrial e agropecuário. Sendo, para serviço superior, cinquenta por cento do PIB, evidenciando a importância do referido setor para a economia brasileira.

Segundo a Secretaria de Comércio e Serviço, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, no plano interno, os serviços contam mais de 945 mil empresas atuando no Brasil geram 15,8 milhões de empregos. A atividade terciária tem representatividade com as maiores empresas do país e também não excluem a importância representativa para as micro e pequenas empresas. Das vinte maiores empresas do Brasil, doze delas são empresas do setor de serviços.

Riccio, Robles Junior e Gouveia (1997) ensinam que na maioria dos países, as empresas de serviço representam a maior parcela do PIB. Esses autores (*op. cit.*) defendem ainda que a área de serviços é a que mais cresce, sendo esta a tendência para os próximos anos. Além disso, esse setor pode ser considerado como uma forma de viabilizar as atividades dos outros setores. Por esse motivo, até mesmo dentro da indústria, o setor de serviços torna-se peça chave ampliando a sua participação na economia.

Ainda de acordo com Riccio, Robles Junior e Gouveia (1997), as empresas de serviços diferem-se das indústrias em vários aspectos. As primeiras não possuem estoques, por exemplo. Seus produtos são compostos e na maioria dos casos intangíveis, sendo que os tangíveis podem agregar algo àquele serviço. Além disso, nas empresas de serviços a relação com o cliente é diferente, é ele quem determina o sentido e a direção para os quais os processos necessitam se orientar. Logo, essas organizações precisam buscar uma estrutura que lhes possibilite atender com máxima precisão a seus clientes. A qualidade é percebida após o consumo.

Uma caracterização apresentada pela revista *The Economist* - United Nations (1994) afirma que um serviço é qualquer coisa transacionada no mercado que não pode cair em seus pés. Entretanto, uma definição menos geral e mais qualitativa, ensina Horta, Souza e Waddington (1998), atribui aos serviços propriedades genéricas, tais como invisibilidade, intangibilidade ou perecibilidade, e com isso, forçam uma interação direta entre produtores e consumidores.

Para Hansen e Mowen (2001, p. 65): “serviços são tarefas ou atividades executadas para um cliente ou uma atividade executada por um cliente usando os produtos ou instalações da organização”.

Kotler e Armstrong (1998) definem serviços como um ato ou desempenho essencialmente intangível que uma parte pode oferecer a outra e que não resulte na posse de nenhum bem. Sua execução pode ou não estar ligada a um produto físico.

Para Kotler (1994 p. 541), serviço é "qualquer ato ou desempenho que uma parte pode oferecer a outra e que seja essencialmente intangível e não resulta na propriedade de nada. Sua produção pode ou não estar vinculada ao produto físico”.

Considerando as características acima expostas e também pela leitura de Hansen e Mowen (2001) compreendeu-se que os serviços possuem algumas características básicas, as quais permitem melhor compreendê-los e precisam ser levadas em consideração pelas empresas ao elaborarem suas estratégias de atuação no mercado, sendo: intangibilidade, heterogeneidade, inseparabilidade e perecibilidade.

A intangibilidade refere-se à natureza não-física de serviços, quando comparados aos produtos. A inseparabilidade significa que a produção e o consumo são inseparáveis para serviços. A heterogeneidade refere-se às maiores probabilidades de variação no desempenho dos serviços do que na produção dos produtos. A perecibilidade significa que os serviços não podem ser estocados, mas devem ser consumidos quando executados. (HANSEN E MOWEN, 2001, p. 123:124).

Essas diferenças afetam os tipos de informações necessárias para tomada de decisão, controle e planejamento na produção de serviços. A seguir no quadro 02 as formas de classificação dos serviços:

Kotler	Fitzsimmons	Gianesi
Bem tangível associado a serviços Híbridos	Serviços empresariais	Serviços comerciais
Serviço principal associado a serviços secundários	Serviços de infra-estrutura	Serviços profissionais Loja de serviços
Serviço puro	Serviços sociais/pessoais pública	Administração Serviços de massa

Fonte: Aguiar (2001)

Quadro 02: Diferentes classificações de serviços.

Assim, as diferentes classificações dos serviços propostas diferem quanto às características. Por exemplo, um serviço puro não envolve matéria-prima nem é um item tangível para o cliente.

O quadro 03 ilustra as características referentes à produção de serviços e as convergências entre elas e o sistema de gestão.

Características	Relacionamento com os Negócios	Impacto no sistema de Gestão de Custos
Intangibilidade	Serviços não podem ser estocados	Não existem contas de estoque
	Serviços não podem ser protegidos por meio de patentes	Há um forte código de ética
	Serviços não podem ser prontamente mostrados ou comunicados	Os custos devem estar relacionados com toda a organização
Inseparabilidade	É difícil estabelecer um preço	Os custos são contabilizados pelo tipo de cliente Deve-se gerar um sistema para encorajar a consistência na qualidade
	O consumidor está envolvido na produção	
	Outros consumidores estão envolvidos na produção	
Heterogeneidade	É difícil a produção em massa centralizada dos serviços	É necessária uma forte abordagem de sistemas A medida da produtividade continua TQM é fundamental (Gestão da Qualidade Total)
	Padronização e controle de qualidade são difíceis	
Percibilidade	Os benefícios dos serviços vencem rapidamente	Não existem estoques
	Os serviços podem ser repetidos freqüentemente para um cliente	É preciso haver um sistema padronizado para lidar com clientes que retornam

Fonte: Hansen e Mowen (2001, p. 124)

Quadro 03: Características das empresas de serviço e suas interfaces com o sistema de gestão de custos

A Intangibilidade tem como fundamento que os serviços são performances e "não podem ser vistos, provados, sentidos, ouvidos ou cheirados antes de serem comprados" Kotler (1994 p. 541). É por causa da intangibilidade dos serviços que as empresas encontram dificuldades de entender como os consumidores percebem seus serviços e avaliam a qualidade dos mesmos. Os serviços têm características de heterogeneidade porque a sua performance sofre influência tanto de aspectos técnicos, emocionais, funcionais pelo lado do prestador de serviço. Kotler (1994, p.542) aconselha três atitudes para as empresas solucionarem este problema:

- a) investir em seleção e treinamento de pessoal na prestação de bons serviços;
- b) padronizar o processo de prestação de serviços por toda a organização;
- c) monitorar a satisfação do consumidor por meio do sistema de sugestões, reclamações e comparação de compra, possibilitando que os serviços fracos sejam detectados e corrigidos.

Outra característica dos serviços, em relação aos produtos, é a inseparabilidade, isto é, os serviços são inseparáveis de quem os executa ou fornece, de tal forma que o prestador do serviço faz parte do próprio serviço.

Exemplo: serviços de beleza (Institutos de Beleza; cirurgias plásticas). A inseparabilidade faz com que nos serviços os quais o usuário esteja presente haja uma interação entre cliente e prestador de serviços, de tal forma que o cliente também passa a fazer parte do serviço e, conseqüentemente, a interferir em sua qualidade. Esta característica não é identificada nas empresas de concessão de rodovias.

A última das quatro características marcantes dos serviços é a perecibilidade. De acordo com Hansen e Mowen (2001, p. 125) o fato de serviços serem perecíveis é similar à intangibilidade, porque não podem ser estocados para venda ou uso posterior. Isto pode representar um sério problema para a empresa prestadora quando a demanda é flutuante, como acontece nas empresas que lidam com serviços de demanda cíclica, sazonal ou irregular.

As empresas concessionárias de rodovias apresentam as características associadas ao serviço público. Assim, foram desclassificadas algumas características as quais não são identificadas na manutenção, construção e duplicação do modal rodoviário. A saber:

Quanto a Intangibilidade, a característica dificuldade em estabelecer preço, no caso de concessão de serviços públicos de rodovias, entre as concessionárias e os usuários da rodovia não se aplica. O valor da tarifa de pedágio foi fixado via contrato de concessão. O limite máximo da tarifa, a ser cobrada do usuário, é regulado pelo poder concedente, lembrando que ambos,, governo e a empresa vencedora da concorrência pública, procuram preservar o equilíbrio econômico e financeiro contratual.

Quanto à inseparabilidade, não se aplicam aos serviços públicos de rodovias concedidas as seguintes características: o consumidor está envolvido na produção; outros consumidores estão envolvidos na produção; os custos são contabilizados pelo tipo de cliente.

Quanto à perecibilidade, em relação ao impacto na gestão de custos, no que se refere à estocagem os serviços públicos de concessão de rodovias oferecidos aos usuários não são estocados, eles vencem assim que o usuário finalizar o traslado. Em relação às obras de duplicação, recuperação e restauração da malha viária, para as concessionárias esse tipo de serviço ou a oferta da boa condição da malha viária aos usuários possui durabilidade necessitando de manutenção, logo apesar de não serem estocadas, são ativadas, sendo amortizadas em períodos futuros. Já quanto ao atendimento direto ao usuário, como serviços de socorro médico, por exemplo, são considerados despesas.

A característica referente a investimentos em um sistema padronizado para lidar com clientes que retornam não se aplica. Os clientes retornam quando da necessidade de traslado, pois no Brasil não há rodovias alternativas e os desvios alternativos são considerados ilegais. As empresas concessionárias de rodovias possuem um *call center* (0800) para atendimento de reclamações, sugestões e solicitação de serviços disponível aos usuários e a comunidade.

2.5 CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO

Para caracterizar as Concessionárias de Rodovias Paranaenses, identificar e analisar seus indicadores de desempenho este estudo irá contemplar uma breve revisão dos conceitos concernentes à concessão de serviços públicos.

2.5.1 Sistema de Concessão Rodovias

Uma premissa fundamental da concessão de serviço público é que só se pode conceder aquilo que existe, ou seja: só haverá concessão se antes houver serviço público. Assim, foi necessário compreender os aspectos atinentes à concessão pública e concomitante referente ao sistema brasileiro de concessão de rodovias com ênfase no Estado do Paraná.

O *caput* do art. 175 da Constituição Federal Brasileira, incumbe ao Poder Público prestar serviço público diretamente ou sob o regime de concessão sempre por meio de licitação, prevendo ser necessária lei para regular e dispor sobre o regime das empresas concessionárias de serviços públicos o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação. Bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão. Ou ainda os direitos dos usuários, política tarifária e a obrigação de manter serviço adequado.

Assim posto, qual o entendimento de concessão? Segundo Souto (2001; p. 30) “concessão envolve uma atividade fim do estado, que é a prestação de serviços públicos; é um contrato administrativo por meio do qual a administração pública delega a um particular a gestão e a execução, por sua conta e risco sob controle do Estado, de uma atividade definida por lei como serviço público (CF, art. 175)”.

Desse modo, para o entendimento de concessão de serviço público buscou-se o que está definido na lei das concessões nº 8.987/95 em seu artigo 2º inciso II como sendo: “a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado”.

A referida lei (8.987/95) também orienta no mesmo artigo inciso III outra definição para concessão de serviço público, porém precedida da execução de obra pública como sendo:

A construção, total ou parcial, conservação, reforma ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado (BRASIL, 1995).

Da leitura da lei das concessões nº 8.987/95 artigo 2º inciso III, um dos aspectos importantes a ser salientado no inciso III da referida lei, diz respeito à capacidade de realização e execução de serviço e/ou obra pública por sua conta e risco remunerando seu investimento mediante a exploração por prazo determinado.

Na concessão de serviço público ocorre a delegação para a sua execução, respeitando os limites e condições legais ou contratuais, sujeito a regulamentação e fiscalização do poder concedente.

Meirelles (2003) esclarece que a concessão fica submetida a duas categorias de normas: as de natureza regulamentar e as de ordem contratual. São elas:

- a) as de natureza regulamentar orientam o modo, a forma de prestação de serviço; são leis do serviço; são alteráveis unilateralmente pelo poder concedente por exigência da comunidade;
- b) as de ordem contratual fixam as condições de remuneração do concessionário, são cláusulas econômicas e/ ou financeiras, são fixas só podendo ser modificadas por acordo entre as partes.

Meirelles (2003, p. 367) orienta a respeito da concessão, quando outorgada precisa ser feita sem exclusividade, para que seja possível a competição entre os interessados e, assim, favoreça os usuários com melhores serviços e tarifas acessíveis. É importante destacar que a concorrência se dá no momento do processo licitatório ou leilão dos lotes. Após o arremate da concessão não existe concorrência ou disputa pelo tráfego entre as empresas.

Administração não pode se desvincular do serviço público, quando concedido. O serviço é concedido, mas permanece serviço público; a concessão não configura abandono, desligamento total. O Estado continua "fiador" da execução perante a coletividade (MEDAUAR, 1995, p. 13).

2.5.2 Concessão de Serviço Público de Rodovias no Brasil

Em 1945, a criação do Fundo Rodoviário Nacional (FRN), com recursos dos impostos sobre combustíveis, permitiu ao Governo ampliar e pavimentar a malha rodoviária. Na década de 1970, auge do programa, 1,4% do PIB foi dedicado a melhorias na infra-estrutura das rodovias. A partir de 1974, gradativamente, o FRN foi sendo absorvido pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento, até 1983 ser totalmente extinto.

Segundo Castro (2000), o investimento anual em infra-estrutura rodoviária ficou acima de 1% do PIB até o final de 1970, caindo para menos de 0,5% do PIB em 1980-1996, o que ocasionou um aumento na densidade do tráfego.

Neste cenário, o Brasil experimentou forte processo de deterioração da malha rodoviária. A estratégia do Governo para recuperação e ampliação dos níveis de investimento contemplou diversas formas de parceria, originando programas específicos de concessão da exploração ao setor privado.

Após a Constituição Federal de 1988, em 1993, o Programa Brasileiro de Concessões de Rodovias Federais (PROCOFE) começou a existir. Porém, a partir da segunda metade da década de 90, a iniciativa privada assumiu a responsabilidade pela recuperação, manutenção, conservação, ampliação e operação das rodovias concedidas. Até 1997, foram concedidos cinco trechos rodoviários para o setor privado, num total de 856 km. Destacam Campos Neto e Soares (2007) que a solução das concessões utilizada pela União e por diversos Estados tem sido expressivamente empregada para financiar a infra-estrutura rodoviária. Trata-se de um serviço público que se delega à iniciativa privada, mediante licitação e subsequente contrato de concessão.

Conforme dados da Associação Brasileira de Rodovias (ABCR) até 2005, 4,7% da malha rodoviária nacional pavimentada, aproximadamente 196 mil quilômetros, são administrados por 36 concessionárias, nos seguintes estados: Bahia, Espírito Santo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul.

Em geral, esta tem sido feita estabelecendo-se um prazo fixo para sua vigência, com a tarifa máxima sendo fixada pelo poder concedente. Em que pese a necessidade dos investimentos privados, os impactos dos custos das tarifas sobre a circulação de mercadorias e o bem-estar da população.

De acordo com Pires e Giambiagi (2000; p.21) inicialmente, foram definidas duas etapas do programa de concessão, a saber:

A primeira teve início em 1995 e foi concluída com a privatização da Ponte-Rio Niterói e das Rodovias Presidente Dutra (Rio-São Paulo), Rio-Petrópolis-Juiz de Fora, Rio-Teresópolis-Além Paraíba e Osório-Porto Alegre-Acesso Guaíba. A etapa representou a transferência de 856,4 Km de estradas à iniciativa privada na modalidade ROT (Recuperate-Operate-Transfer).

A segunda etapa foi provocada com a aprovação da Lei 9.277/96, a qual regulamentou a transferência das rodovias Federais para os Estados cujos foram privatizados 9.644 quilômetros de rodovias. No Paraná, foram concedidos 2.495 quilômetros e o prazo de concessões adotado foi de 24 anos.

Um estudo elaborado por Campos Neto e Soares (2007) constatou que a partir de 1994, em um período de 5 anos, o governo federal e alguns estaduais concederam cerca de 10.500 quilômetros de estradas à exploração da iniciativa privada. Atualmente (2007), existem mais de 320 postos de cobrança de pedágio no Brasil. Sendo que o governo federal constituiu 39, nas regiões sul e sudeste. Os restantes 282, são de concessões estaduais, concentrados também nessas regiões, sendo 153 em São Paulo, 57 no Rio Grande do Sul, 52 no Paraná e 12 no Rio de Janeiro. Essas praças de pedágio, administradas por concessionárias privadas, controlam cerca de 90% das estradas com pista dupla, respondendo por algo em torno de 40% do tráfego de veículos nas rodovias brasileiras, embora signifique apenas 6% da malha rodoviária nacional.

Logo, a partir de 1994 a concessão de rodovias tornou-se um importante segmento empresarial no Brasil, movimentando na última década milhões de reais em investimentos, custos operacionais bem como pagamento de tributos. Pelos dados da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), as 36 concessionárias que respondem pelos trechos sob concessão no Brasil, já investiram cerca de R\$ 10,5 bilhões entre 1996 e 2004. Até o final das atuais concessões os investimentos previstos podem chegar a R\$ 30,7 bilhões.

2.5.3 Concessão de Serviço Público de Rodovias no Paraná

No Paraná o programa de concessão surgiu em 1994 com a proposta do candidato ao governo Sr. Jaime Lerner de criar o “anel de integração”. Somente em 1996 a proposta foi concretizada com o edital de concorrência pública internacional n° 003/96.

O Anel de Integração foi proposto pelo governo do Estado do Paraná em 1994 com o objetivo de criar um sistema multimodal de transporte, envolvendo portos, ferrovias, aeroportos, hidrovias e rodovias para melhorias nos sistemas de interligação entre as cidades de Curitiba, Ponta Grossa, Paranaguá, Londrina, Maringá, Guarapuava, Cascavel, Foz do Iguaçu.

Foram constituídos seis lotes rodoviários, por meio de processo licitatório, incluindo-se os trechos de oferta, que correspondem a extensões de rodovias secundárias e não pedagiadas, ficando aproximadamente 2.495 km da malha rodoviária pavimentada sob responsabilidade de 6 concessionárias, os quais foram distribuídos ao longo do anel de integração, ficando assim dispostos:



Fonte: www.abcr.org.br - acessado em 29.07.07

Figura 06: Anel de integração - Paraná.

O quadro 04 apresenta um resumo da distribuição dos lotes concedidos por trecho, extensão, empresa, malha viária.

Concessionária	Lote	Rodovia	Trecho	Trecho Principal-Extensão (KM)	Trecho Acesso-Extensão (KM)	Total Extensão (KM)
Econorte	Lote 1	BR-369 PR-323	Divisa PR/SP – Cambé Divisa PR/SP (Porto C. Naufal) – BR-369	311,00	29,77	340,77
Viapar	Lote 2	BR-158/369/376 PR-444/317	Cambe – Maringá – Paranavaí Maringá – Campo Mourão – Cascavel	476,43	70,10	546,53
Cataratas	Lote 3	BR-277	Foz do Iguaçu – Cascavel - Guarapuava	387,10	71,84	458,94
Caminhos do PR	Lote 4	BR-277 BR-373	Guarapuava –Relógio - São Luiz do Purunã Relógio – Caetano (Ponta Grossa)	388,80	17,10	405,90
RodoNorte	Lote 5	BR-277/373/376 PR-151	Curitiba - Ponta Grossa – Apucarana Ponta Grossa – Jaguariaíva	487,50	80,30	567,80
Ecovia	Lote 6	BR-277 PR-508 PR-407	Curitiba – Paranaguá Alexandra – Matinhos BR-277 – Praia de Leste	136,70	38,40	175,10
Total				2.187,53	307,51	2.495,04

Fonte: dados adaptados www.abcr.org.br - acessados em 25.07.07

Quadro 04: Extensão total de rodovias concedidas no Estado do Paraná

As concessionárias vencedoras dos seis lotes, quando da licitação, foram formadas por consórcios de empresas constituídos de construtoras de obras do setor rodoviário.

O tópico a seguir destina-se a descrever o procedimento metodológico utilizado para desenvolvimento da pesquisa.

3 METODOLOGIA

Apresentar os procedimentos metodológicos utilizados na condução dessa pesquisa é o que se pretende nesse capítulo desenvolvido objetivando descrever as etapas quatro, cinco, seis, sete e oito do estudo de modo a transpor a idéia de que a pesquisa perpassa por um processo composto de diferentes etapas interligadas.

A metodologia é utilizada com a finalidade de orientar a direção para se produzir ciência, conforme ensinamentos de Richardson (2007, p. 22) “[...] são os procedimentos e regras utilizadas por determinado método”. O método científico contribui para chegar a um objetivo. Num estudo metodológico as idéias de René Descartes, que apresenta como regras básicas, podem ser bem acolhidas:

[...] primeiramente, não aceitar coisa alguma que não se conheça a evidência como verdadeira; segundo, dividir as dificuldades encontradas no trabalho; terceiro, estabelecer ordens de pensamento; e por último, fazer enumerações exatas e revisões gerais do assunto sempre que possível, (SANTOS; PARRA FILHO, 1998, p. 47).

Destarte, os estudos desenvolvidos nas diferentes áreas de conhecimento, têm contribuído com a melhoria do entendimento dos fatos, seja na observação e/ou na implementação de soluções aos conflitos das mais diversas naturezas. De acordo com Sampieri, Collado e Lucio (2006) a pesquisa pode cumprir dois objetivos fundamentais:

- a) Produzir conhecimento e teorias (pesquisa básica) e;
- b) Solucionar problemas práticos (pesquisa aplicada).

Objetivando a junção da pesquisa básica com a aplicada e valendo-se da possibilidade de se servir de múltiplas fontes, foi utilizada a pesquisa bibliográfica em fontes primárias e secundárias. Já na pesquisa aplicada a opção foi pela análise multivariada de dados e testes paramétricos univariados.

A pesquisa básica produziu elementos para definir um plano de referências sobre a teoria econômica dos custos de transação, os instrumentos de avaliação de desempenho econômico e financeiro e concessão de serviços públicos de rodovias do Estado do Paraná, estabelecendo as relações orientadas pela literatura pertinente até então proposta e difundida.

Com relação à pesquisa aplicada, procurando contribuir com o estudo proposto, a metodologia escolhida possui característica de estudo empírico analítico realizado por meio de coleta e análise dos dados. Na conceituação de Martins (2000, p.26) são abordagens que apresentam em comum a utilização de técnicas de coleta, tratamento e análise de dados marcadamente quantitativos. Privilegiam estudos práticos.

Um dos objetivos da ciência é chegar à veracidade dos fatos por meio de um método que permita determinado conhecimento. Segundo Oliveira (2001), a ciência abrange praticamente todos os campos do conhecimento humano. A partir de critérios metodológicos estudam-se as relações existentes entre causa e efeito de um fenômeno qualquer.

A pesquisa científica parte dos enfoques qualitativo e quantitativo ou da combinação, convergência, fusão de ambos surge o enfoque misto também denominado de multimodal (triangulação). A natureza desta pesquisa é quantitativa, definida como:

[...] o tipo de pesquisa que, como o próprio termo indica, quantifica opiniões, dados, na forma de coleta de informações, assim como também com o emprego de recursos e técnicas estatísticas desde as mais simples, como percentagem, média, moda, mediana e desvio padrão, até as de uso mais complexo como coeficiente de correlação, análise de correlação, normalmente, utilizados nas defesas de tese (OLIVEIRA, 1997, p. 115).

Sampieri, Collado e Lucio (2006, p. 5) observam que o enfoque quantitativo utiliza a coleta e a análise de dados para responder as questões de pesquisa e testar as hipóteses com base na medição numérica e na análise estatística para estabelecer padrões de comportamento de uma população.

Diante desse contexto nesse estudo, quanto a abordagem do problema, foi utilizada a metodologia quantitativa, pois se caracteriza pelo emprego de instrumentos estatísticos, tanto na coleta quanto no tratamento dos dados.

Para Richardson (2007), a abordagem quantitativa caracteriza-se pelo emprego de quantificação tanto nas modalidades de coleta de informações, quanto no tratamento delas por meio de técnicas estatísticas, desde as mais simples, como percentual, média, desvio-padrão, às mais complexas, como coeficiente de correlação, análise de regressão.

Segundo Soares (2003) aconselha-se utilizar da abordagem quantitativa em procedimentos descritivos, nos quais se procura descobrir e classificar a relação entre variáveis, bem como nas investigações que procuram determinar relações de causalidade entre fenômenos.

Com base nessas definições, é possível afirmar que essa pesquisa, quanto à abordagem do problema, pode ser classificada como sendo quantitativa, uma vez que os dados levantados são passíveis de serem quantificados.

Segundo Sampieri, Collado e Lucio (2006, p. 8) o enfoque quantitativo, pretende delimitar a informação, medir com precisão as variáveis do estudo, ter foco. E, para gerar conhecimento se fundamenta no método hipotético-dedutivo, o qual será descrito na seção seguinte.

3.1 MÉTODO E OBJETO DE PESQUISA

Após identificar o tipo de pesquisa quanto ao problema de pesquisa foi caracterizado o método a ser empregado, sendo possível considerar método como o caminho para se chegar a determinado fim, a um determinado objetivo. E “método científico é o conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos adotados para se atingir o conhecimento” (GIL, 1994, p.27).

O método não é escolhido ao acaso nem inventado. Segundo Soares (2003), o método depende do objeto de pesquisa, do objetivo e do problema de pesquisa que se propõe a resolver. Nesse estudo as concessionárias de serviços públicos de rodovias do Paraná e os governos Lerner e Requião compõem o objeto de pesquisa.

Quanto aos métodos que proporcionam as bases lógicas da investigação, a pesquisa orienta-se pelo método hipotético-dedutivo. O qual foi definido por Karl Popper a partir de críticas à indução, expressas em ‘A lógica de investigação científica’, obra publicada pela primeira vez em 1935 (GIL, 2007).

Sampieri, Collado e Lucio (2006, p. 8), explicam que o método hipotético-dedutivo considera as seguintes premissas:

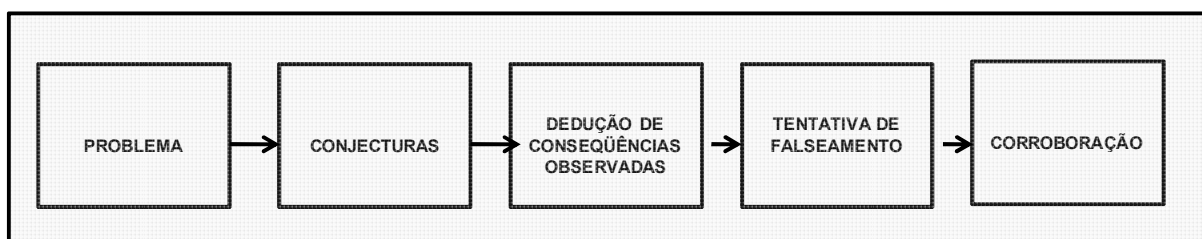
- a) Delineamos teorias e delas derivamos hipóteses.
- b) As hipóteses são submetidas à prova utilizando os modelos de pesquisa apropriados.
- c) Se os resultados sustentam as hipóteses ou forem condizentes com elas, é obtida evidência em seu favor. Se os resultados as refutam, são descartadas em busca de melhores explicações e hipóteses.

No método hipotético-dedutivo, de acordo com Gil (2007, p. 30):

[...] o cientista, através de uma combinação de observação cuidadosa, hábeis antecipações e intuição científica, alcança um conjunto de postulados que governam os fenômenos pelos quais está interessado, daí deduz ele as conseqüências por meio de experimentação e, dessa maneira, refuta os postulados, substituindo-os, quando necessário por outros e assim prossegue. (GIL, 2007, p. 30).

Diante de observação e intuição científica o pesquisador, a partir do esquema proposto por Gil (2007), conforme figura 05 e por meio de experimentação, consegue refutar ou não os postulados norteadores da pesquisa.

A Figura 06 apresenta um esquema proposto por Gil (2007) para a escolha do método hipotético-dedutivo.



Fonte: Gil, (2007, p. 30)

Figura 07: Esquema método hipotético-dedutivo

Gil (2007) explica que quando os conhecimentos disponíveis sobre determinado assunto são insuficientes para a explicação de um fenômeno, surge o problema. Para tentar explicar a dificuldade expressa no problema, são formuladas conjecturas ou hipóteses. Das hipóteses formuladas, deduzem-se conseqüências que deverão ser testadas ou falseadas. Falsear significa tentar tornar falsas as conseqüências deduzidas das hipóteses. Enquanto no método dedutivo procura-se a todo o custo confirmar a hipótese, no método hipotético-dedutivo, ao contrário, procuram-se evidências empíricas para derrubá-la.

Quando não se consegue demonstrar qualquer caso concreto capaz de falsear a hipótese, tem-se a sua corroboração, que não excede o nível do provisório. “A hipótese mostra-se válida, pois superou todos os testes, mas não definitivamente confirmada, já que a qualquer momento poderá surgir um fato que a invalide” (GIL, 2007, P.30).

Conquanto existam diversos tipos de pesquisa científica ou métodos de investigação de estudo. Na realização desta dissertação levando em conta os atributos, as intenções, os propósitos da pesquisa e as hipóteses formuladas, optou-se pelo método hipotético-dedutivo, tendo como procedimentos a técnica multivariada de análise de dados, a regressão logística e a técnica univariada por meio de testes de diferenças entre médias de dois grupos.

3.2 TIPO DE PESQUISA

Com a finalidade de definir o delineamento da pesquisa e atingir a quarta etapa do processo de pesquisa científica, essa seção preocupa-se em definir se a pesquisa é iniciada como exploratória, descritiva, correlacional ou explicativa e até que nível chegará e para tanto se fundamentará nos ensinamentos de Sampieri, Collado e Lucio (2006).

A pesquisa exploratória preocupa-se em familiarizar-se com o fenômeno. É elaborada com o objetivo de obter imersão inicial, serve para preparar o campo e em geral antecede os outros três tipos. Segundo Sampieri, Collado e Lucio (2006, p. 100) “é realizada quando o objetivo consiste em examinar um tema pouco estudado. [...] geralmente determinam tendências, identificam áreas, ambientes, contextos e situações de estudo”. Logo, inicialmente essa pesquisa foi caracterizada como exploratória uma vez que, no Brasil não há estudos relacionando a Economia dos Custos de Transação com o objeto dessa pesquisa, ou seja, a concessão de serviços públicos em rodovias e as alterações de governos.

Os estudos descritivos são estruturados com valor de variáveis com o objetivo de obter medição precisa ou descrição profunda. Segundo Sampieri, Collado e Lucio (2006, p. 102) “busca especificar propriedades e características importantes de qualquer fenômeno que se analise”. As pesquisas descritivas medem, avaliam ou coletam dados sobre diversos aspectos. Buscando atender os objetivos propostos, aplica-se também nesse estudo a pesquisa descritiva.

Descritiva por partir da análise dos fatos observados, registrados, analisados, classificados e interpretados, sem a interferência do pesquisador. Marconi (1999) estabelece pesquisa descritiva, como aquela que aborda a descrição, registro, análise e interpretação de fenômenos atuais, objetivando o seu funcionamento presente e futuro.

Gil (2007) ensina que a pesquisa descritiva tem como principal objetivo descrever características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre as variáveis.

Conforme Malhotra (2006), a pesquisa descritiva é marcada por um enunciado claro do problema, hipóteses específicas e necessidades detalhadas de informação. Seu principal objetivo é descrever alguma coisa, normalmente características ou funções de mercado.

O estudo descritivo, ensinam Cooper e Schindler (2003, p. 136), se refere a uma questão ou hipótese na qual o pesquisador pergunta ou declara algo a respeito de tamanho, forma, distribuição ou existência de uma variável.

O estudo correlacional tem valor de explicação parcial com o objetivo de relacionar variáveis. Segundo Sampieri, Collado e Lucio (2006, p. 104) “tem como objetivo avaliar a relação entre duas ou mais variáveis ou conceitos”. Em outras palavras, procura estimar o valor aproximado que uma população terá em uma variável a partir do valor que tem nas variáveis relacionadas, nessa pesquisa, as variáveis obtidas do contexto empresarial do setor de serviços públicos de rodovias do Estado do Paraná e os dois governos de estado no período de 1996 a 2006.

Essa dissertação chegou então ao nível de pesquisa correlacional, que pretende detalhar os fatos e fenômenos da situação em estudo, neste caso, a congruência existente entre as variáveis obtidas por meio dos indicadores contábeis, econômicos e financeiros das concessionárias de rodovias de serviços públicos do Paraná e a interferência governamental embasados na Nova Economia Institucional. O estudo não irá até o nível explicativo, não foi proposto encontrar a causa que provoca os fenômenos verificados. Para torná-lo explicativo seria necessária uma pesquisa de campo junto às concessionárias para inferir observações sustentáveis sobre as causas dos resultados apontados pelo modelo.

Resumindo, num primeiro momento ao analisar se as concessionárias de serviços públicos de rodovias apresentam diferentes índices contábeis, coletam-se os dados publicados nas Demonstrações Contábeis anuais, tabula e calculam-se os índices e até mesmo verifica-se que algumas empresas apresentam indicadores diferenciados entre elas e entre si. Caracteriza-se essa exploração como um estudo exploratório. Posterior a isso identifica as variáveis componentes do estudo procurando medi-las e descrevê-las como um estudo descritivo. Numa

análise mais detalhada insere as variáveis medidas e faz-se a correlação com a alteração do governo. Tem-se um estudo correlacional, pois se fundamenta na capacidade de entendimento dos ambientes, contextos inseridos na variação dos fenômenos. Assim, a pesquisa procura identificar os impactos dos fatores de riscos associados com a situação econômica e financeira das empresas e a alteração de governo inserindo assim a *proxy* ações judiciais de questionamento dos contratos de concessão. Logo, essa pesquisa chegou até o nível correlacional.

3.3 HIPÓTESES, VARIÁVEIS, AMOSTRA

Como visto anteriormente, neste trabalho, a busca das respostas à questão-problema deu-se, fundamentalmente, por meio de pesquisa exploratória, descritiva, correlacional, com análises quantitativas, sendo que a pesquisa quantitativa tem como função oferecer os parâmetros para uma análise mais profunda, trazida pela análise qualitativa.

Essa seção tem por objetivo estabelecer as hipóteses, detectar as variáveis e defini-las conceitualmente e operacionalmente, selecionar a amostra atingindo a quinta e a sétima etapa de pesquisa proposta por Zampieri, Collado e Lucio (2006).

3.3.1 Hipóteses

Para operacionalizar hipótese central de pesquisa, H0 - A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou os indicadores contábeis de análise de desempenho e os fatores de risco das concessionárias de rodovias do Estado do Paraná, foram criadas seis sub-hipóteses, a saber:

H0₁ - A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou os índices de endividamento das concessionárias de rodovias;

H0₂ - A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou os índices de rentabilidade das concessionárias de rodovias;

H0₃ - A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou os índices de liquidez das concessionárias de rodovias;

H0₄ - A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou o grau de alavancagem das concessionárias de rodovias;

H0₅ - A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou alguma empresa concessionária de serviços públicos de rodovias em especial.

H0₆ - A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou o grau de risco das empresas concessionárias de rodovias, medidas pela *proxy* ações judiciais.

Para corroborar com a hipótese geral e com as hipóteses subjacentes foi identificada, para H0₁ até H0₅, a técnica multivariada de análise de dados com base nas análises das Figuras 06 e 01 e também no quadro 05 referente à descrição das variáveis. E para H0₆ foram utilizados testes paramétricos univariados de diferenças entre médias de 2 grupos.

3.3.2 Proxies Utilizadas

Segundo Solotti (2006, p. 86), *proxies* são medidas reais empregadas para representar conceitos teóricos. Nesse estudo são definidas proxies para as seguintes variáveis: agentes, índices de desempenho econômico e financeiro das empresas e fatores de risco.

3.3.2.1 Agentes

Os agentes envolvidos na transação, afirma Zylbersztajn, (1995), poderão estar dentro de uma hierarquia, a firma ou fora dela, nesse caso o governo do Estado do Paraná e as concessionárias de serviços públicos de rodovias.

a) governo

Foi criada uma *dummy*⁸ para o governo, considerada relacionada a duas ou mais variáveis. Os agentes governamentais são medidos por uma variável dicotômica, que assume o valor = 0, para governo Requião, ou valor = 1, para Lerner. O governo do Estado do Paraná é observado no período de 1996 a 2006.

Hair *et al* (2005, p. 25) indicam que a variável dicotômica, ou seja, não-métrica, nesse estudo o governo, transforma-se em variável métrica designando-se 1 ou 0 a um objeto, dependendo se esse possui ou não uma característica particular. O objetivo da conversão da variável não métrica em variável dicotômica foi para utilizar o procedimento estatístico de regressão logística podendo indicar o agrupamento ou não da categoria governo Lerner e Requião.

b) Empresas: Binárias

O grupo das variáveis binárias destina-se a testar a H_0 composto pelas seis empresas concessionárias do Estado do Paraná, sendo: E₁ Econorte; E₂ Rodonorte; E₃ Rodovia das Cataratas; E₄ Viapar; E₅ Ecovia e E₆ Caminhos do Paraná.

3.3.2.2 Índices de desempenho econômico e financeiro das empresas

O desempenho das empresas pode ser medido de diferentes maneiras. Nesse estudo foram utilizadas como proxies de desempenho os indicadores econômicos e financeiros das seis concessionárias de serviços públicos de rodovias do Estado do Paraná.

⁸ Chamada pelos teóricos de uma variável de Bernoulli e na prática é conhecida como variável indicadora. Assume valores 0 e 1. O valor 1 é chamado de sucesso e tem probabilidade de ocorrência igual a p (um valor entre zero e um, em geral, na prática, desconhecido). O valor p é chamado de probabilidade de sucesso.

Para testar a $H0_1$ foi utilizada a *proxy* do endividamento composta por cinco índices sendo eles: Participação de Recursos não Correntes sobre Capital de Terceiros (ELP/CT); Participação de Capital de Terceiros sobre Capital Próprio (PC+ELP)/PL; Composição de Endividamento (PC/CT); Imobilizações do Patrimônio Líquido (AP/PL); Imobilização dos Recursos não correntes (AP/PL+ELP). Esses índices foram elaborados com base nos estudos de Matarazzo (2003).

Para testar $H0_2$, os índices de rentabilidade utilizados foram: giro do ativo (V/AT), margem líquida (LL/V), rentabilidade do ativo (LL/AT), rentabilidade do PL (LL/PL), Retorno sobre o Patrimônio (ROE). Matarazzo (2003)

Para testar $H0_3$, os índices de liquidez utilizados foram: liquidez Corrente (AC/PC) e o índice de liquidez geral (AC+RLP)/(PC+ELP), Matarazzo (2003). Como as empresas não trabalham com índices estoques não foi incluído na pesquisa o índice de liquidez seca.

O grau de alavancagem composto por dois indicadores foi utilizado para testar $H0_4$: grau de alavancagem operacional (GAO) e grau de alavancagem financeira (GAF).

3.3.2.3 Risco

Para testar $H0_6$, o grau de risco, foi utilizada a *proxy* ações judiciais. As ações em litígio foram detalhadas no apêndice “A” dessa dissertação.

3.3.2.4 Resumo das *Proxies*

O quadro 05 sintetiza as *proxies* utilizadas nessa pesquisa, determina como essas *proxies* serão denominadas na seqüência dessa dissertação.

Hipóteses	Variáveis	Proxy	Código	Descrição	Observação
	Agentes	Governo	Governo	1996 a 2002 - Lerner 2003 a 2006 - Requião	Governo Lerner igual a <i>dummy</i> 1 e governo Requião igual a <i>dummy</i> 0.
H01	Desempenho	Endividamento	PC/CT	Composição de Endividamento	Indica a relação existente entre os recursos de curto prazo com os recursos de terceiros.
			(PC+ELP)/PL	Endividamento	Quanto os Recursos Totais estão suportados por capital próprio.
			ELP/CT	Edividamento LP	Indica a relação existente entre os recursos de longo prazo com as fontes de recursos de terceiros (endividamento).
			AP/PL	Imobilização do PL	Apresenta a relação estabelecida entre as aplicações em ativo fixo (AP) e as fontes de recursos próprios (PL).
			AP/PL+ELP	Imobilização dos Recursos não Correntes	Apresenta a relação estabelecida entre as aplicações em ativo fixo (AP) e as fontes de recursos próprios e de terceiros.
H02	Desempenho	Rentabilidade	VI/AT	Giro do Ativo	Mede a velocidade com que o ativo se transforma em receitas.
			LL/V	Margem Líquida	Apresenta a lucratividade sobre as receitas, indica o retorno da empresa em relação as vendas, serviços prestados.
			LL/AT	Rentabilidade do Ativo	Revela o retorno sobre o investimento total. Mantida inalterada as outras variáveis esse indicador busca visualizar o retorno sobre os investimentos totais da empresa.
			ROE	Retorno Operacional	Se refere à capacidade de uma empresa em agregar valor a ela mesma utilizando os seus próprios recursos. Isto é, o quanto ela consegue crescer usando nada além daquilo que ela já tem.
	Desempenho	Rentabilidade	LL/PL	Rentabilidade do PL	Revela o retorno sobre o capital próprio. Mantida inalterada as outras variáveis esse indicador busca visualizar o retorno sobre o PL.
H03			Liquidez	AC/PC	Liq. Corrente
	(AC+RLP)/(PC+ELP)	Liq. Geral		Apresenta quanto a empresa possui de AC+RLP em relação aos recursos de terceiros.	
H04	Desempenho	Alavancagem	GAO	Margem de Contribuição Operacional	Identifica qual o percentual que irá variar no resultado para cada 1% de variação nas vendas.
			GAF	Margem de Contribuição Financeira	Indica a capacidade da empresa em maximizar o lucro líquido por unidade de cotas, com a obtenção de financiamento cujos juros e outros encargos são fixos.
H05	Agente	Bônus	E1_Econorte E2_Rodonorte E3_Cataratas E4_Viapar E5_Ecovia E6_Caminhos	Econorte Rodonorte Cataratas Viapar Ecovia Caminhos	Concessionária administra o lote 1 Concessionária administra o lote 5 Concessionária administra o lote 3 Concessionária administra o lote 2 Concessionária administra o lote 6 Concessionária administra o lote 4
H06	Risco	Ações Judiciais	Ações Judiciais	Ações Judiciais	Número de ações judiciais em litígio questionando aspectos contratuais referente ao contrato de concessão no período de 1996 a 2006.

Fonte: a autora

Quadro 05: Síntese das *proxies* utilizadas na pesquisa

As variáveis correspondentes às *proxies* de desempenho foram selecionadas de acordo com a teoria apresentada no capítulo destinado ao referencial teórico na seção 2.3 (avaliação de desempenho) com base nas proposições de Barney (1996) e Marques (2004) e nos estudos de Salotti (2006) e Salotti, Yamamoto, Pimentel (2007), Camargos e Barbosa (2005) e Antunes, Corrar e Kato (2004). No entanto, nos anais de congressos e em revistas acadêmicas publicadas no Brasil, a partir do ano de 1999, não foram encontrados estudos que abordassem as mesmas variáveis desse estudo com o mesmo enfoque.

3.3.3 População Universo e Amostra

Gil (2007, p.99) define população ou universo como o conjunto de elementos que possuem determinadas características. Já Marconi e Lakatos (1996, p.37) entendem a população ou universo como o “conjunto de seres animados ou inanimados que representam pelo menos uma característica em comum”.

Os autores (*op. cit.*) apontam que para a pesquisa é importante definir a população a ser investigada, pois o pesquisador precisa explicitar qual o universo envolvido na pesquisa. Logo, a população estudada compreende as empresas de concessão de serviços públicos de rodovias do Paraná à iniciativa privada sendo elas:

Concessionárias	Cidade Sede
Caminho do Mar S.A – Ecovia	Curitiba
Caminhos do Paraná S.A	Irati
Concessionária de Rodovias Integradas S.A – Rodonorte	Ponta Grossa
Empresa Concessionária de Rodovias no Norte S.A – Econorte	Londrina
Rodovia das Cataratas S.A	Cascavel
Rodovias Integradas do Paraná S.A – Viapar	Maringá

Fonte: a autora

Quadro 06: Universo envolvido na Pesquisa

Segundo Beuren (2004, p.120) “amostra é uma pequena parte da população ou do universo selecionado em conformidade às regras”. Já de acordo com Marconi e Lakatos (1996, p.37) amostra é um subconjunto da população, uma parcela, convenientemente selecionada do universo a ser pesquisado. E Gil (2007, p.100) define amostra como sendo “o subconjunto do universo ou da população, por meio do qual se estabelecem ou se estimam as características desse universo ou população”.

Neste sentido, os dados podem ser coletados com base em uma amostra retirada de determinada população ou universo que se deseja conhecer. Segundo o autor (*op.cit.*) deve-se atentar para o fato de que nenhuma amostra é perfeita, podendo variar o grau de erro ou viés.

Para evitar a imperfeição apontada pelo autor (*op. cit.*) e também pelo fato da população ser constituída de apenas seis empresas, a amostra constituiu-se de 100% da população. Assim a pesquisa será tipo censo.

Os períodos em estudo compõem os anos de 1996 a 2006, desses períodos foram excluídos os anos de 1996 e 1997. O ano de 1996 foi quando as empresas foram constituídas para assinatura dos contratos de concessão. O ano de 1997 não apresentou receita tarifária. A ordem de início de serviços foi assinada pelo poder concedente no final de 1997. Os trabalhos iniciais com prazo contratual de seis meses ocorreram no primeiro semestre de 1998, somente após cumprirem as exigências contratuais e, após vistoria efetuada pelo poder concedente, foi autorizado o início da operação e exploração dos lotes concedidos e conseqüentemente a cobrança das tarifas (pedágio). As empresas não divulgaram suas demonstrações contábeis em 1996 e 1997. Em 1998 divulgaram 1997 e 1998 acumulados. Diante desse contexto tem-se a seguinte amostra:

Onze períodos de 1996 a 2006 multiplicados por seis empresas um total de sessenta e seis observações. Excluídos os anos de 1996 e 1997, igual a nove períodos multiplicados por seis totaliza cinqüenta e quatro observações. Excluindo-se dois anos atípicos da empresa Rodonorte totalizou em cinqüenta e duas observações. Kazmier (1982) considera como amostra expressiva um número igual ou maior do que trinta elementos da população pesquisada, assim, consideram-se expressiva a quantidade de observações pesquisadas.

3.4 MODELO

Essa seção destina-se a indicar o modelo selecionado de pesquisa e assim executar a sexta etapa de um estudo científico. O procedimento de uma dissertação refere-se à maneira pela qual se conduz o estudo. Para tanto foi utilizado como procedimento de pesquisa os modelos não-experimentais, definido por Sampieri, Collado e Lucio (2006, p. 223) como “a pesquisa que se realiza sem manipular deliberadamente as variáveis”, podem ser transversais ou longitudinais.

Nos modelos transversais correlacionais-causais o que se mede-analisa é a associação entre categorias, conceitos, objetos ou variáveis em um tempo determinado, “sempre em um momento específico”. O interesse é a relação entre variáveis, sua correlação. (SAMPLIERI; COLLADO E LUCIO, 2006, p. 230).

Essa dissertação caracteriza-se como transversal correlacional, devido à verificação da relação entre variáveis. Esses modelos descrevem relações entre duas ou mais categorias, nesse estudo categoria governo e concessionárias de serviços públicos de rodovias, entre duas ou mais variáveis ou conceitos em um momento determinado. Logo, nesse estudo as variáveis correlacionadas são o governo e os indicadores econômicos e financeiros e o risco.

Quanto ao momento determinado, nessa pesquisa é a mudança política na gestão de governo ocorrida em 2003 e os períodos observados são de 1996 a 2006 excluídos os anos de 1996 e 1997 por não apresentarem cobranças de tarifas.

3.5 INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS

Conforme Trivinos (2007), os instrumentos de pesquisa utilizados para coletar os dados não são categoricamente diferentes para pesquisas qualitativas, daqueles empregados na investigação quantitativa.

Para Beuren (2004, p.128), os instrumentos de pesquisa podem subdividir-se por: observação, questionários, entrevistas, *checklist* e documentação. Para atender aos objetivos estabelecidos nesta pesquisa, optou-se pela utilização de documentação como instrumento de levantamento de dados, para se chegar ao resultado esperado.

E para alcançar o objetivo, os resultados obtidos foram coletados por meio de dados primários, inicialmente com informações documentais solicitadas via e-mail e contato telefônico junto às empresas objeto desta dissertação, e também com a ABCR, planilhados no Excel. Em seguida, passou-se para a observação e análise dos dados obtidos.

Esta pesquisa considerou os dados anuais das demonstrações contábeis financeiras públicas das concessionárias no período de 1996 a 2006. Excluiu os anos de 1996 e 1997 por serem considerados atípicos 1996 é o ano da licitação dos lotes e 1997 o início das atividades das empresas. Em 1996 e 1997 as concessionárias não auferiram receitas tarifárias, nem movimentações nas contas de resultado.

No estudo foram considerados nove períodos para os cálculos dos índices de rentabilidade, endividamento, liquidez alavancagem das seis concessionárias totalizando cinquenta e quatro observações menos dois períodos da empresa Rodonorte (1999 e 2000) por serem atípicos com PL negativo.

3.6 ANÁLISE DOS DADOS

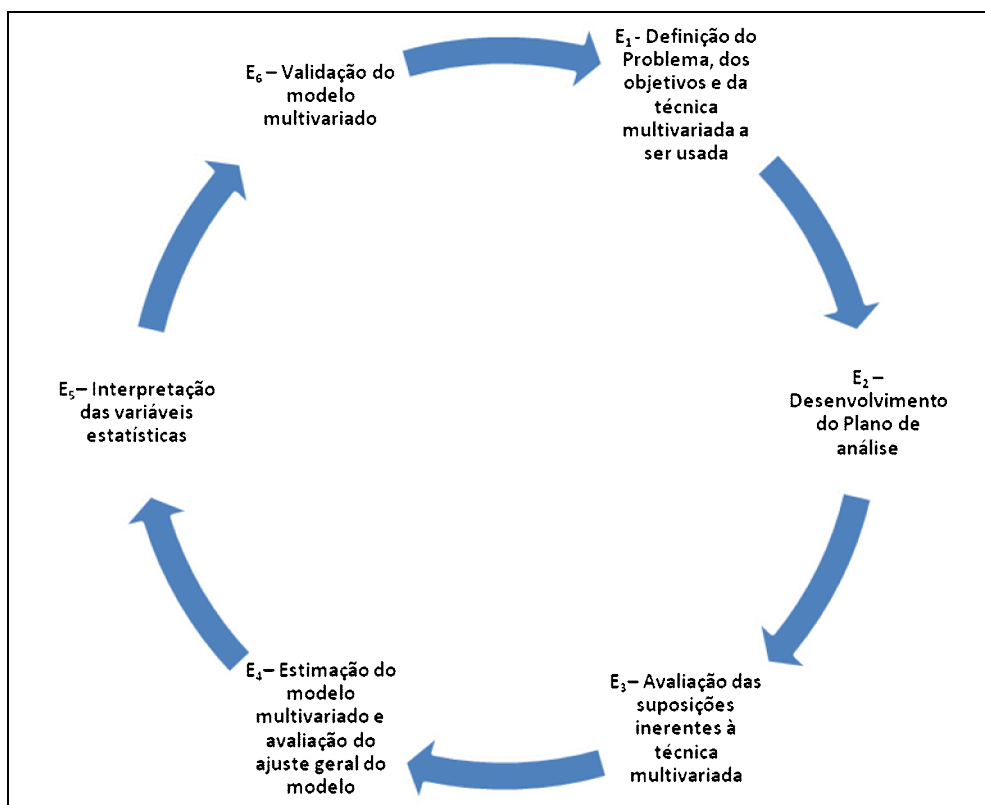
A análise dos dados envolve os seguintes procedimentos: codificação das respostas, tabulação dos dados e cálculos. Assim atinge-se a nona etapa da pesquisa. Após a execução desses procedimentos ocorre a interpretação dos dados.

Segundo Beuren (2004, p.136) “analisar dados significa trabalhar com todo o material obtido durante o processo de investigação”. Após a o processo de coleta dos dados, analisou-se os mesmos. Gil (2007, p.167) esclarece que o objetivo da análise é “organizar e resumir os dados de forma que possibilitem o fornecimento de resposta ao problema proposto para investigação”.

Foi definido como procedimentos estatísticos a regressão logística e os testes paramétricos univariados de diferenças entre médias de 2 grupos (Lerner e Requião). Justifica-se devido ao objetivo de verificar a influência da mudança na gestão política do governo do Estado do Paraná nos índices de desempenho e no risco das concessionárias de serviços públicos de rodovias. Para isto, utilizou-se a variável dicotômica denominada governo como classificatória.

3.6.1 Análise Multivariada de Dados

A escolha da técnica multivariada de análise de dados concentra a apreciação em um planejamento de pesquisa bem definido e estruturado. E para que isso ocorra Hair *et al* (2005, p. 41:42) orientam estruturar a pesquisa em seis estágios, sendo eles:



Fonte: adaptada de Hair *et al*, 2005, p. 41:42

Figura 08: Estágios de definição da técnica multivariada

O ponto de partida para escolher a análise multivariada utilizada na pesquisa, conforme Figura 07 inicia-se em definir o problema e os objetivos de análise em termos conceituais, antes de especificar quaisquer variáveis ou medidas. Com problema e objetivos especificados, o próximo estágio é escolher a técnica multivariada apropriada. Hair *et al* (2005, p. 41) orientam que após escolher a técnica multivariada selecionada, o próximo estágio é a implementação, ou seja, o desenvolvimento de um plano de análise que aborde as questões particulares a seu propósito e projeto.

O processo de seleção de uma técnica apropriada para a pesquisa começa com o entendimento das diferenças das classificações das técnicas. Duas alternativas de análise multivariada são aplicáveis quando existe uma variável categórica (nominal ou não-métrica) e variáveis métricas: análise discriminante e regressão logística.

A primeira é apropriada para testar a hipótese de que as médias de grupo de um conjunto de variáveis para dois ou mais grupos são iguais. Hair *et al.* (2005, p. 220:221). As suposições-chave para determinar a função discriminante são: normalidade multivariada, homogeneidade das matrizes de variância e covariância, ausência de multicolinearidade e a existência de linearidade.

A regressão logística é equivalente a discriminante de dois grupos. Segundo Corrar (2007, p. 283) a regressão logística busca explicar ou prever valores de uma variável em função de valores de outras variáveis. Além de possibilitar a classificação de fenômenos ou indivíduos em categorias específicas a regressão logística tem por objetivo estimar a probabilidade de que a ocorrência de determinado evento ou de um fenômeno venha a se enquadrar nessa ou naquela categoria. Em outras palavras os resultados permitem interpretações em termos de probabilidade e não apenas classificações. Assim pode atender dois objetivos simultaneamente: identificar a probabilidade de ocorrência de determinado evento e classificá-lo em categorias.

Considerando que a pesquisa trabalha com eventos que já ocorreram e que possivelmente não se repetirão nas mesmas situações e condições que a atual, o modelo não será apropriado para previsões e probabilidades de repetições e sim com o objetivo de classificação em categorias.

A regressão logística é uma alternativa à análise discriminante, isso ocorre porque, segundo Hair *et al* (2005, p. 231), não depende estritamente de se atenderem as suposições de normalidade multivariada e de iguais matrizes de variância-covariância nos grupos e é muito mais robusta quando tais pressupostos não são satisfeitos, o que torna sua aplicação apropriada em muito mais situações.

O caráter categórico da variável classificatória e das variáveis métricas presentes na amostra sugerem a análise discriminante e a regressão logística como as técnicas estatísticas apropriadas. Porém, as características da amostra evidenciam que premissas restritivas da análise discriminante, como por exemplo, a normalidade da distribuição multivariada e a igualdade das estruturas de dispersão e covariâncias dos grupos definidos pela variável classificatória não são observadas. Tendo em vista que a violação da premissa de normalidade multivariada pode causar problemas na estimação da função discriminante e que a variável classificatória é dividida em dois grupos, Lerner e Requião, a regressão logística surge como a alternativa adequada.

Segundo Hair *et al* (2005, p. 266) “o resultado de uma análise discriminante e de uma regressão logística pode ajudar a dar o perfil das características entre grupos dos sujeitos e designá-los a seus grupos apropriados”. A regressão logística, ensinam Hair *et al* (2005, p. 208), é a forma especial de regressão na qual a variável classificatória é não-métrica, dicotômica, binária. Foi desenvolvida, segundo Hair *et al* (2005, p. 232), para lidar especificamente com as seguintes questões:

- a) O termo de erro de uma variável discreta segue a distribuição binominal ao invés da distribuição normal, invalidando assim todos os testes estatísticos baseados nos pressupostos de normalidade;
- b) A variância de uma variável dicotômica não é constante, o que cria casos de heteroscedasticidade.

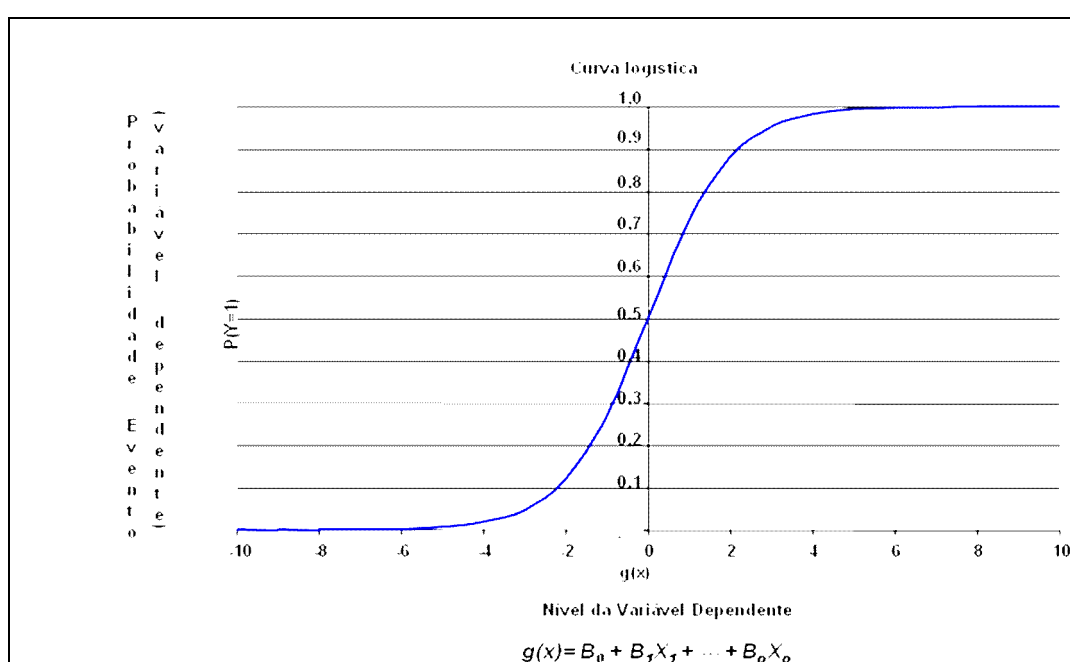
A relação única entre variáveis na regressão logística exige uma abordagem um pouco diferente para estimar, avaliar adequação de ajuste e interpretar os coeficientes. (HAIR *et al*, 2005, p. 232).

A natureza não-linear da transformação logística, segundo Hair *et al* (2005, p. 232), demanda de um procedimento, o de máxima verossimilhança, usado de forma interativa para encontrar as estimativas “mais prováveis” para os coeficientes. Isso resulta no uso do valor de verossimilhança quando se calcula a medida de ajuste geral do modelo.

Segundo Gujarati (2000) o método máxima verossimilhança consiste em estimar por tentativas e erros os coeficientes que permitem calcular a maior probabilidade possível de um evento acontecer ou de certa característica se fazer presente.

Os coeficientes B_0, B_1, \dots, B_p são estimados a partir do conjunto dados, pelo método da máxima verossimilhança, em que encontra uma combinação de coeficientes que maximiza a probabilidade da amostra ter sido observada. Considerando certa combinação de coeficientes B_0, B_1, \dots, B_p e variando os valores de X . (HOSMER E LEMESHOW, 1989).

A regressão logística, também conhecida como análise *logit*, orientam Hair *et al* (2005, p. 208), é limitada em sua forma básica a dois grupos, contudo apesar de formulações alternativas podem lidar com mais de dois grupos. O modelo *logit* tem a forma específica da curva logística em “S”.



Fonte: Adaptada de Hair *et al* (2005, p. 232)

Figura 09: Curva logística – Relação entre variáveis

Para estimar um modelo de regressão logística, a curva “S” é ajustada aos dados reais. Os dados, um evento que aconteceu ou não (0 ou 1), são representados como observações no topo ou na base do Gráfico. A probabilidade de ocorrência de um evento pode ser estimada diretamente calculando o coeficiente logístico. Essa razão de desigualdade pode ser expressa como:

$$\frac{\text{Pr ob}(\text{evento ocorrer})}{\text{Pr ob}(\text{evento não ocorrer})} = e^{B_0 + B_1 X_1 + \dots + B_p X_p}$$

Os coeficientes estimados ($B_0, B_1, B_2, \dots, B_n$) são na medidas das variações, na proporção das probabilidades chamada de razão de desigualdade. São expressos em logaritmos, precisando ser transformados de volta, de forma que seu efeito relativo sobre as probabilidades seja avaliado mais facilmente. O emprego desse procedimento, asseveram Hair *et al* (2005, p. 234), não altera a maneira como se interpreta o sinal dos coeficientes. Um coeficiente positivo aumenta a probabilidade e o negativo diminui a probabilidade.

No caso da variável classificatória Y assumir apenas dois possíveis estados (1 ou 0) e ocorrer um conjunto de p variáveis X_1, X_2, \dots, X_p . O modelo de regressão logística pode ser escrito da seguinte forma:

$$P(Y = 1) = \frac{1}{1 + e^{-g(x)}}$$

onde,

$$g(x) = B_0 + B_1 X_1 + \dots + B_p X_p$$

A equação acima representa o que é conhecido como função distribuição logística (acumulada). Gujarati (2000, p. 559) ensina que enquanto Z varia de $-\infty$ a ∞ , P varia entre 0 e 1 e P não se relaciona linearmente com Z . Assim tem-se:

a) Quando $g(x) \rightarrow +\infty$, então $P(Y = 1) \rightarrow 1$

b) Quando $g(x) \rightarrow -\infty$, então $P(Y = 1) \rightarrow 0$

Estima-se, na regressão logística, a probabilidade de ocorrência de um evento e a probabilidade de não ocorrência por diferença, ao utilizá-la, a principal suposição é a de que o logaritmo da razão entre as probabilidades de ocorrência e não ocorrência do evento é linear:

$$\frac{P(Y = 1)}{P(Y = 0)} = e^{B_0 + B_1 X_1 + \dots + B_p X_p}$$

E, por consequência,

$$\ln \left[\frac{P(Y = 1)}{P(Y = 0)} \right] = B_0 + B_1 X_1 + \dots + B_p X_p$$

Onde

B_0, B_1, B_2, B_p - coeficientes estimadores

As seguintes características compõem o modelo *logit*: Gujarati (2000, p. 560).

- a) Conforme P vai de 0 a 1 (isto é Z varia de $-\infty$ a $+\infty$), o *logit* L vai de $-\infty$ a $+\infty$. Ou seja, embora as probabilidades (por necessidade) se situem entre 0 e 1, os *logits* não se restringem a esses limites;
- b) Embora L seja linear em X , as probabilidades não são.
- c) B_p , a inclinação, mede a variação em L para uma mudança unitária em X .
- d) O modelo *logit* supõe que o log da razão de probabilidades se relaciona linearmente com X_p .

No modelo logístico o coeficiente de cada variável classificada está sujeito a pelo menos três transformações:

- a) Transforma os coeficientes da razão de chances em logaritmo natural;
- b) Estima os coeficientes pela máxima verossimilhança;
- c) Calcula a probabilidade.

Para utilizar o modelo de regressão logística para discriminação de dois grupos, a regra de classificação é a seguinte:

- a) se $P(Y=1) > 0,5$ então classifica-se $Y=1$
- b) se $P(Y=1) < 0,5$ então classifica-se $Y=0$

Para obter uma boa estimativa da eficiência classificatória do modelo, recomenda-se separar a amostra em duas partes Hair *et al*, (2005) :

- a) uma parte para estimação do modelo, e
- b) outra parte para testar a eficiência da classificação

Para explicar o comportamento de uma variável dicotômica Gujarati (2000) afirma que é necessário usar uma FDA (função de distribuição acumulada) escolhida apropriadamente. As FDAs geralmente escolhidas para representar os modelos de respostas são 0 e 1 onde: 1 a logística e 2 a normal. A primeira dá origem ao modelo *logit* e a segunda ao modelo *probit*. O modelo *logit* usa a função logística acumulada. O modelo *probit* emerge da FDA normal.

O modelo *probit* é semelhante ao *logit*, porém assume que a probabilidade de perda tenha uma distribuição normal. Tendo as seguintes características:

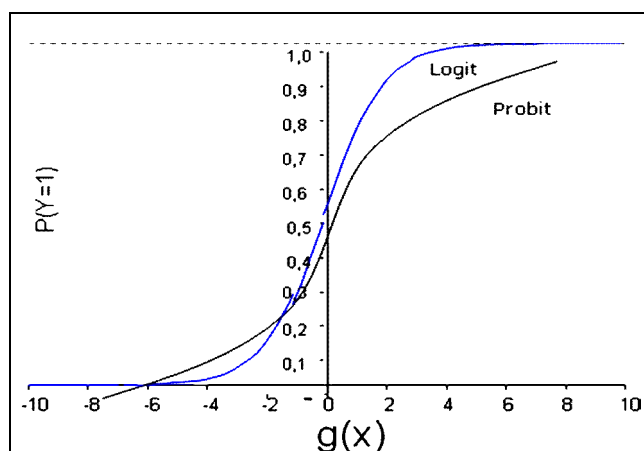
- a) A análise *probit* estima valores para as razões de respostas incluindo a mediana;
- b) A *probit* consiste numa unidade de medida em desvio padrão.
- c) A análise *probit* é recomendada para pesquisas que se caracterizam como experimento.

Segundo Gujarati (2000, p. 569), o modelo *probit* pode ser baseado na teoria da utilidade, ou na perspectiva de escolha racional no comportamento. Assim poderá calcular o índice de utilidade não observável I_i , que é determinado por uma ou mais variáveis explicativas. O índice de utilidade não observável pode ser escrito da seguinte forma:

$$I_i = B_1 + B_2 X_i$$

Na linguagem da análise *probit*, o índice de utilidade observável I_i é conhecido como desvio equivalente normal ou normit.

Tanto os modelos *logit* quanto os *probit* são utilizados na prática. Contudo segundo Gujarati (2000) o modelo *logit* é em geral preferido ao *probit* devido à conveniência e a disponibilidade de programas de computador. Na Figura 09 foi representada a curva dos dois modelos.



Fonte: adaptada de Gujarati (2000, p. 574)

Figura 10: Distribuição acumulada *logit* e *probit*

Do ponto de vista teórico, a diferença entre os dois modelos está representada na Figura 09. As formulações, logística e *probit* são comparáveis, sendo que a logística possui caudas ligeiramente mais achatadas, ou seja, a curva normal (ou *probit*) se aproxima do eixo mais rapidamente do que a curva logística.

No modelo *probit* a probabilidade de ocorrer o evento é medida pela área da curva normal padrão. Já no modelo logístico supõe que o log da razão de probabilidade se relaciona linearmente com X.

Embora, afirma Gujarati (2000, p. 574), os modelos *logit* e *probit* dêem resultados qualitativamente similares, as estimativas dos parâmetros dos dois modelos não diretamente comparáveis.

O método utilizado na regressão logística foi o *stepwise*. O *software* que rodou os dados foi o *SPSS v.13.0 for windows*. O método *stepwise* é adotado quando se deseja excluir variáveis que não se ajustam ao modelo, uma vez que se trata de um procedimento em que as *proxies* são escolhidas de forma seqüencial de acordo com seu poder explicativo e preditivo.

3.6.2 Testes Estatísticos Univariados

Os testes estatísticos univariados analisam as distribuições de uma única variável (HAIR *et al*, 2005, p. 26). Como teste univariado foi escolhido o teste paramétrico.

Segundo Sampieri, Collado e Lucio (2006, p. 447) para realizar análises paramétricas parte-se das seguintes suposições:

- a) A distribuição populacional da variável classificatória é normal;
- b) O nível de medição é por intervalo ou razão;
- c) Quando duas ou mais populações são estudadas, possuem uma variância homogênea.

O teste escolhido foi o teste *t*. Segundo Sampieri, Collado e Lucio (2006, p. 454) é um teste estatístico para avaliar se dois grupos (Lerner e Requião) diferem entre si de maneira significativa com relação a suas médias.

O valor de t é obtido pela fórmula:

$$t = \frac{\overline{X}_1 - \overline{X}_2}{\sqrt{\frac{s^2_1}{n_1} + \frac{s^2_2}{n_2}}}$$

onde:

\overline{X}_1 - média de um grupo

\overline{X}_2 - média do outro grupo

s^2_1 - desvio-padrão do primeiro grupo elevado ao quadrado

s^2_2 - desvio-padrão do segundo grupo elevado ao quadrado

n_1 - tamanho do primeiro grupo

n_2 - tamanho do segundo grupo

Para saber se o valor de t é significativo, aplica-se a fórmula e são calculados os graus de liberdade. O teste t é baseado em uma distribuição amostral ou populacional da diferença de médias. Essa distribuição é identificada pelos graus de liberdade.

3.7 DELIMITAÇÃO DO ESTUDO

O presente estudo tratou de uma confrontação dos pressupostos teóricos da NEI com a realidade das concessionárias de rodovias paranaenses, frente às mudanças de gestão no governo estadual.

Esta pesquisa tem como principal limitação estudar as empresas concessionárias de serviços públicos de rodovias no período de 1996 quando da elaboração do “anel de integração” no Estado do Paraná até 2006, período em que ocorreu troca de governos. De 1996 a 2002, período do governo e de 2003 a 2006, do Requião.

Limita-se a variável risco a *proxy* ações judiciais, e aos índices de desempenho econômico financeiro às *proxies*: endividamento, liquidez, alavancagem, rentabilidade.

Os anos de 1996 e 1997 foram excluídos dos testes estatísticos em decorrência das concessionárias não apresentarem receitas de pedágio, uma vez que as tarifas somente começaram a vigorar a partir de junho de 1998.

Quanto à limitação das mudanças de gestão nos governos restringe-se a dois governadores Lerner e Requião, uma vez que durante o período de 1996 a 2002 ocorreram políticas do governo Lerner e 2003 a 2006 do governo Requião.

4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Esse capítulo apresenta os resultados obtidos por meio do tratamento estatístico dos dados e as análises desses resultados, atingindo a décima etapa do processo de pesquisa proposto por Sampieri, Collado e Lucio (2006), o qual norteou esse estudo.

4.1 TESTES ESTATÍSTICOS MULTIVARIADOS

Os métodos de análise multivariada de dados são aqueles em que se analisa a relação entre diversas variáveis. A técnica escolhida foi a regressão logística.

4.1.1 Apresentação dos Resultados dos Testes Multivariados

Para realização da análise e obtenção dos resultados, por meio da regressão logística, de acordo com o objetivo proposto e com a hipótese orientadora, foram selecionadas 21 variáveis, sendo uma classificatória, o governo, e 20, *proxies* de desempenho, ficando as ações judiciais como *proxy* da variável risco para a aplicação dos testes paramétricos univariados de diferenças entre médias de dois grupos (Lerner e Requião).

Após a realização da análise de regressão logística, pelo *software* aplicativo *SPSS v.13.0 for windows*, o primeiro resultado apresentado é um relatório demonstrativo de casos incluídos na análise, considerando-se as variáveis incluídas por meio da análise estatística, demonstradas, por meio da Tabela 01.

Tabela 01 Demonstrativo de casos incluídos na análise

Casos		N	Percentual
Casos Selecionados	Incluído nas Análises	52	100,0
	Casos Perdidos	0	0,0
	Total	52	100,0
Casos não Selecionados		0	0,0
Total		52	100,0

Fonte: Elaborada pela autora

A Tabela 01 indica que nenhum caso deixou de ser selecionado atingindo um percentual de 100% da amostra aproveitada, uma vez que é composta de 52 observações e todas foram aproveitadas.

Tabela 02 Codificação da variável classificatória

Valor Original	Valor Interno
REQUIÃO	0
LERNER	1

Fonte: Elaborada pela autora

A Tabela 02 apresenta o código atribuído pelo *software* à variável classificatória, não apresentando divergência da codificação inicial proposta no desenvolvimento da pesquisa, ou seja, “1” para representar o governo “Lerner” e “0” para o governo “Requião”. Como os resultados da análise permitem interpretação em termos de probabilidade não houve necessidade de modificar a codificação original, visto que a mesma já se apresenta adequada à consecução desse objetivo, devido as probabilidades estarem contidas no intervalo 0 e 1.

Tabela 03 Classificação variável categórica

Empresas	Governo	Frequência	Parâmetro
			(1)
CAMINHOS	0	43	1,000
	1	9	0,000
RODONORTE	0	45	1,000
	1	7	0,000
CATARATAS	0	43	1,000
	1	9	0,000
VIAPAR	0	43	1,000
	1	9	0,000
ECOVIA	0	43	1,000
	1	9	0,000
ECONORTE	0	43	1,000
	1	9	0,000

Fonte: Elaborada pela autora

A Tabela 03 apresenta uma codificação paramétrica, para fins operacionais, atribuída às variáveis categóricas, nessa pesquisa, identificadas como as empresas concessionárias de serviços públicos de rodovias paranaenses.

Antes de apresentar os resultados da análise, o SPSS informa como seriam classificados os indicadores de desempenho caso o modelo se deixasse guiar apenas pela situação em que se enquadra a maioria dos casos observados.

Como a amostra é composta de 52 observações. No governo Lerner 28 observações, as quais ocorreram no período de 1998 a 2002. Cinco anos multiplicados por seis empresas, totalizam trinta observações menos os anos 1999 e 2000 da empresa Rodonorte, por se tratar de *outliers*. E, no governo Requião, no período de 2003 a 2006, quatro anos multiplicados por seis concessionárias totalizando 24 observações.

O resultado obtido nessa primeira classificação apresentou um percentual de 100% indicando que *a priori* as observações seriam todas classificadas como governo Lerner. Isso significa que o modelo classificaria corretamente os indicadores que de fato são do período Lerner e incorretamente os do período Requião. Nesse caso, o percentual geral de acerto nas classificações seria de 53,8%. Essa classificação anterior a análise atua como uma referência para avaliar a eficácia do modelo quando ele passa a operar com *proxies*, para identificar a que grupo pertence as observações (CORRAR; PAULO; DIAS FILHO, 2007, p. 305).

Tabela 04 - Variáveis incluídas na equação

	B	S.E.	Wald	DF	Sig.	e^{Exp(B)}
Step 0 Constante	0,154	0,278	0,307	1	0,579	1,167

Fonte: Elaborada pela autora

A Tabela 04 fornece a estatística *Wald*. Nesse primeiro resultado, avalia a significância da constante incluída no modelo. Segundo Corrar, Paulo, Dias Filho, (2007, p. 305), sua finalidade é verificar se é significativamente diferente de zero.

Tabela 05 - Variáveis não incluídas na equação

<i>Proxies</i>	Descrição	Escore	DF	Sig.
E1_econorte(1)	Econorte	0,0128	1	0,9099
E2_rodonorte(1)	Rodonorte	0,3930	1	0,5307
E3_cataratas(1)	Cataratas	0,0128	1	0,9099
E4_viapar(1)	Viapar	0,0128	1	0,9099
E5_ecovia(1)	Ecovia	0,0128	1	0,9099
E6_caminhos(1)	Caminhos	0,0128	1	0,9099
PCELPL	Endividamento	9,2059	1	0,0024
PCCT	Composição do Endividamento	7,6338	1	0,0057
ELPCT	Endividamento LP	7,6435	1	0,0057
APPL	Imobilização do PL	11,7773	1	0,0006
APPLELP	Imobilização Recursos não Correntes	5,0523	1	0,0246
ACPC	Liquidez Corrente	15,9648	1	0,0001
ACRLPPCELPL	Liquidez Geral	9,1216	1	0,0025
VAT	Giro do Ativo	1,9502	1	0,1626
LLV	Margem Líquida	18,4333	1	0,0000
LLAT	Rentabilidade do Ativo	18,9507	1	0,0000
LLPL	Rentabilidade do PL	14,8115	1	0,0001
ROE	Retorno Operacional	13,0148	1	0,0003
GAF	Margem de Contribuição Financeira	3,2296	1	0,0723
GAO	Margem de Contribuição Operacional	1,1365	1	0,2864

Fonte: Elaborada pela autora

Da análise exposta anteriormente, considera-se em função do critério de classificação que não seria consistente formular previsões, sendo possível obter uma base comparativa que permita verificar se as *proxies* melhoram a qualidade das classificações, sem incluí-las no modelo, o nível de acerto já alcançou 53,8%. A relação das *proxies* com seus respectivos escores é apresentada na Tabela 05.

Com base na aplicação do modelo logístico e nos resultados obtidos e analisados, a Tabela 06 apresenta os testes Step, Block e Model, Hosmer & Lemeshow, e os indicadores - 2LL, Cox-Snell R^2 e Nagelkerke R^2 , consolidados.

Tabela 06 Testes e indicadores de validação do modelo de regressão logística

Testes e Indicadores	Resultados
Step	
Estatística Qui-Quadrado	-3,696
P-value***	0,055
Block e Model	
Estatística Qui-Quadrado	42,874
P-value	0,000
-2LL	28,906
Nagelkerke R	0,750
Cox & Snell R Square	0,562
Hosmer & Lemeshow	
Estatística Qui-Quadrado	6,558
P-value***	0,585

***P-value é significativo a um nível de significância de 0,05

Fonte: Elaborada pela autora

O primeiro quadrante da Tabela 06 testa o modelo como um todo por meio do teste qui-quadrado, com objetivo de examinar a hipótese que todos os coeficientes da equação logística são nulos. O valor foi de 42,87 indicando que se pode rejeitar a hipótese de que todos os parâmetros estimados são nulos, contribuindo para melhorar a qualidade das classificações. Os resultados dos testes *Step* e *Block* possuem o mesmo significado.

O segundo quadrante apresentado na Tabela 06 fornece os indicadores -2LL (*Log likelihood*), *Cox & Snell* e o *Nagelkerke*, os quais também contribuem para avaliar o desempenho do modelo. No teste -2LL, de acordo com Hair *et al* (2005, p. 264), a adequação da medida de ajuste compara as probabilidades previstas com as observadas e os valores maiores indicam melhor ajuste. Analisando o valor no modelo de uma só variável, isto é, incluindo apenas a constante no modelo, tem-se o valor -2LL reduzido de 53,8 para 28,9, resultando numa queda de 24,9 indicando um melhor ajuste no modelo. Valores menores da medida -2LL indicam um melhor ajuste do modelo quando da comparação entre eles (HAIR *et al* 2005, p. 264).

Segundo Corrar, Paulo, Dias Filho, (2007, p. 308), apesar de não poder ser interpretado diretamente, a manutenção do -2LL no modelo associa-se ao fato de ele participar do cálculo de outros testes, tais como *Model*, *Step* e o *Block Qui-quadrado*.

O teste *Cox & Snell*, se assemelha ao coeficiente de determinação R^2 utilizado no modelo linear, nessa pesquisa, indica que aproximadamente 56,2% das variações ocorridas no log da razão de chance são explicadas pelo conjunto das *proxies*. O *Nagelkerke* fornece resultados entre 0 e 1 indicando que o modelo é capaz de explicar 75,0% das variações registradas na variável classificatória.

Ao analisar o terceiro quadrante da Tabela 06, o cálculo apresenta uma estatística de 6,558 a um nível de significância de $0,585 > 0,05$. Isso indica que os valores classificados não são significativamente diferentes dos observados. O resultado do Sig de 0,585 foi superior a 0,05 sendo favorável uma vez que rejeita a hipótese de existência de diferenças significativas entre os resultados preditos pelo modelo e os observados.

Sintetizando, a análise da Tabela 06 está dividida em três partes. A primeira refere-se aos Testes *Step*, *Block e Model*, utilizados para a avaliação da hipótese nula de todos os coeficientes. Assim, para adequação do modelo, a hipótese nula precisa ser rejeitada, assumindo que todos os coeficientes são nulos. Os resultados indicam rejeição da hipótese nula a um nível de significância de 5%, ou seja, rejeita-se a hipótese que todos os coeficientes de regressão são nulos.

A segunda parte da Tabela 06 apresenta os indicadores de regressão logística: $-2LL$, *Cox-Snell* R^2 e *Nagelkerke* R^2 . O primeiro avalia o ajustamento geral do modelo, os resultados indicam que o modelo é adequado. Os demais indicadores referem-se ao poder explicativo do modelo. Os dois indicadores apresentam resultados que evidenciam um poder explicativo satisfatório dos modelos.

Por fim a última análise obtida da Tabela 06 refere-se ao teste *Hosmer & Lemeshow*. Os resultados indicam a adequação do modelo, já que a hipótese nula de inexistência de diferenças significativas entre os resultados previstos e os observados não foi rejeitada.

A pesquisa também testou a estatística de *Hosmer and Lemeshow*, objetivando validar a hipótese de não existência de diferenças significativas entre os resultados classificados pelo modelo e os observados. Assim, dividem-se os casos em dez grupos relativamente iguais e comparam-se os valores observados com os esperados, conforme Tabela 07.

Tabela 07 Contingências para os Testes de Hosmer and Lemeshow

		GOVERNO = REQUIÃO		GOVERNO = LERNER		Total
		Observado	Esperado	Observado	Esperado	
Caso	1	5	4,997	0	0,003	5
	2	5	4,919	0	0,081	5
	3	4	4,495	1	0,505	5
	4	4	3,826	1	1,174	5
	5	2	2,965	3	2,035	5
	6	4	1,831	1	3,169	5
	7	0	0,646	5	4,354	5
	8	0	0,214	5	4,786	5
	9	0	0,087	5	4,913	5
	10	0	0,020	7	6,980	7

Fonte: Elaborada pela autora

Os testes sugerem, até essa etapa, de forma geral, que o modelo pode ser utilizado para observar o efeito de um dos governos Lerner ou Requião influenciarem os indicadores contábeis de análise de desempenho das concessionárias de serviços públicos de rodovias paranaenses em função das *proxies* utilizadas no modelo. Isso ocorre devido até então só ter sido avaliado o modelo como um todo.

A seção seguinte apresenta a validação dos resultados dos testes estatísticos multivariados por meio da regressão logística, vinculados às hipóteses de pesquisa.

4.1.2 Análise dos Resultados dos Testes Estatísticos Multivariados

Na análise multivariada de dados, as variáveis são analisadas em conjunto. Logo, as variáveis cujos coeficientes são significativamente diferentes de zero explicam as variações da variável classificatória, governo Lerner e Requião, do que as demais. Sendo possível assim, avaliar quais *proxies* mais contribuem para a explicação da hipótese geral da pesquisa: H0 - A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou os indicadores contábeis de análise de desempenho e os fatores de risco das concessionárias de rodovias do Estado do Paraná.

Com base na análise dos resultados multivariados, é possível interpretar os resultados de acordo com cada hipótese de pesquisa. A análise dos coeficientes foi feita de forma separada, evidenciando as variáveis por grupos de hipóteses: binária, endividamento, liquidez, solvência e rentabilidade.

4.1.2.1 Endividamento

A hipótese testada nesse tópico ficou definida como:

H0₁ - A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou os índices de endividamento das concessionárias de rodovias.

Das cinco *proxies* referentes aos índices de endividamento analisadas, o modelo não aceitou nenhuma delas. Todas foram excluídas da equação de regressão logística por não indicarem interferência na variável categórica governo, visto que apresentaram um grau de significância superior a 0,05 no teste *Wald*, conforme demonstrado na Tabela 08. Assim as *proxies* do endividamento não se mostram significativas.

Tabela 08 Coeficientes e resultados Hipótese H01 - Endividamento

Hipóteses	<i>Proxies</i>	Descrição	B	Wald	df	Sig.	<i>status da variável</i>
H01 - Endividamento	PCELPPL	Endividamento	-	0,2424	1	0,6225	**
	PCCT	Composição do Endividamento	-	0,1305	1	0,7179	**
	ELPCT	Endividamento LP	-	0,1320	1	0,7164	**
	APPL	Imobilização do PL	-	0,2052	1	0,6506	**
	APPLELP	Imobilização Recursos não Correntes	-	0,2316	1	0,6303	**

* - variável aceita no modelo

** - variável não aceita no modelo

Fonte: Elaborada pela autora

Os resultados indicam a não possibilidade de rejeição da hipótese 1 (H01), isto é, não apresentam significância para afirmar que a mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná influenciou os índices de endividamento das concessionárias de serviços públicos de rodovias. A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná no período de 1996 a 2006 não apresentou correlação com índices de endividamento das empresas de serviços públicos de rodovias paranaenses. Sendo assim, a pesquisa apontou que a alteração de governo não trouxe reflexos significantes no endividamento das empresas.

4.1.2.2 Rentabilidade

A hipótese testada para a rentabilidade foi definida como H0₂:

H0₂ - A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou os índices de rentabilidade das concessionárias de rodovias.

Para as cinco variáveis utilizadas como *proxies* dos índices de rentabilidade analisadas, o modelo rejeitou 4 delas: giro do ativo (V/AT), margem líquida (LL/V), rentabilidade do PL (LL/PL) e Retorno sobre o Patrimônio (ROE). Foram excluídas da equação de regressão logística por não indicarem interferência significativa com a variável governo, visto que apresentaram um grau de significância superior a 0,05 no teste *Wald*, conforme demonstrado na Tabela 09.

Tabela 09 Coeficientes e resultados Hipótese H0₂ – Rentabilidade

Hipóteses	<i>Proxies</i>	Descrição	B	Wald	df	Sig.	Status da variável
H0 ₂ – Rentabilidade	LLAT	Rentabilidade do Ativo	-25,0643	6,1663	1	0,0130	*
	VAT	Giro do Ativo	-	2,3581	1	0,1246	**
	LLV	Margem Líquida	-	0,2703	1	0,6031	**
	LLPL	Rentabilidade do PL	-	0,0365	1	0,8485	**
	ROE	Retorno Operacional	-	0,0200	1	0,8875	**

* - variável aceita no modelo

** - variável não aceita no modelo

Fonte: Elaborada pela autora

A variável correspondente ao indicador de desempenho de rentabilidade que permitiu verificar a probabilidade de interferência do governo nos índices de desempenho de rentabilidade das empresas foi o índice de Rentabilidade do Ativo LL/AT.

A afirmação acima tem como base o coeficiente beta da *proxy* para o retorno sobre o investimento total (ROA - LL/AT) o qual apresentou uma associação negativa de (25,0643). Segundo Hair *et al* (2005, p. 132), o *beta* permite uma “comparação direta entre coeficientes e seus poderes relativos de explicação da variável classificatória” nesse estudo os governos.

Para analisar a significância de cada coeficiente em particular utilizou-se a estatística *Wald*, cujo objetivo é testar a hipótese nula de que um determinado coeficiente não é significativamente diferente de zero. Como as variáveis agrupadas possuem apenas um grau de liberdade, para cada coeficiente procede-se o seguinte cálculo.

$$Wald = \left(\frac{b}{S.E.} \right)^2 \quad (1)$$

Onde:

b = coeficiente de uma variável incluída no modelo

S.E. = erro padrão associado ao modelo

Logo:

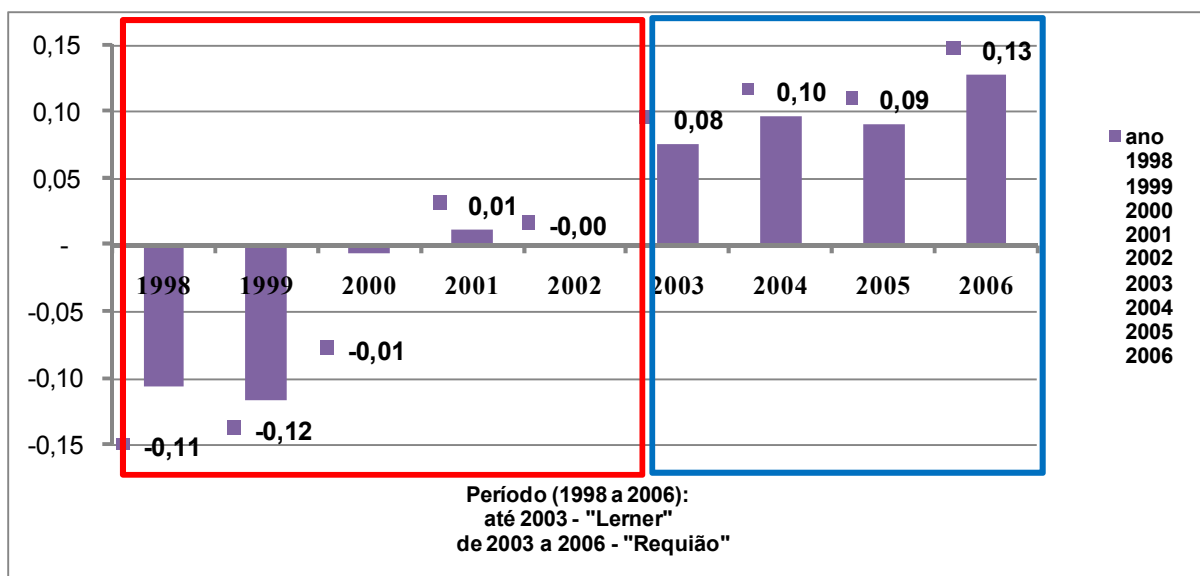
$$Wald = \left(\frac{-25,0643}{10,094} \right)^2 \quad \text{logo,} \quad (2)$$

Wald igual a 6,1663.

Como se observa o coeficiente de ROA-LL/AT é negativo, isso significa que uma variação positiva nesse índice contribui para diminuir a probabilidade da política do governo Lerner ser favorável, uma vez que o valor preditivo da *dummy* Requião é zero.

Dessa forma, foi possível rejeitar H_0 para rentabilidade como nula. Assim, a pesquisa indicou que a alteração da gestão no governo trouxe reflexos na rentabilidade das empresas.

No caso do indicador de rentabilidade do ativo mantida inalterada às outras variáveis, esse indicador busca visualizar o retorno sobre os investimentos totais da empresa. Portanto quanto maior for este indicador maior será a possibilidade de retorno sobre o investimento. Destaca Iudícibus (1998): é muito provável que este quociente individual seja um dos mais importantes de toda a análise de balanço. É apresentado como uma visão global do desempenho da empresa.



Fonte: Elaborada pela autora

Gráfico 03: Médias anuais da rentabilidade sobre o Ativo

Logo, o índice de rentabilidade do ativo no governo Requião (período de 2003 a 2006) apresentou melhores resultados conforme indicado no Gráfico 03.

4.1.2.3 Liquidez

A hipótese testada para os índices de desempenho de liquidez foi definida como:

H₀₃ - A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou os índices de liquidez das concessionárias de rodovias.

Quanto as variáveis utilizadas como *proxies* dos índices de liquidez das concessionárias, o modelo rejeitou a variável correspondente ao índice de liquidez geral $(AC+RLP)/(PC+ELP)$ sendo excluída da equação de regressão logística. E aceitou o índice de liquidez corrente (AC/PC)

Tabela 10 - Coeficientes e resultados Hipótese H03 – Liquidez

Hipóteses	Proxies	Descrição	B	Wald	df	Sig.	status da variável
H03 – Liquidez	ACPC	Liquidez Corrente	-8,8988	4,9956	1	0,0254	*
	ACRLPPCELP	Liquidez Geral		0,1116	1	0,7384	**

* - variável aceita no modelo

** - variável não aceita no modelo

Fonte: Elaborada pela autora

A *proxy* correspondente ao indicador de desempenho financeiro de liquidez corrente (AC/PC) apresenta resultados significativos indicando a rejeição da hipótese 3 como nula. Como a variável independente tem apenas um grau de liberdade, para o coeficiente de AC/PC procede-se o seguinte cálculo:

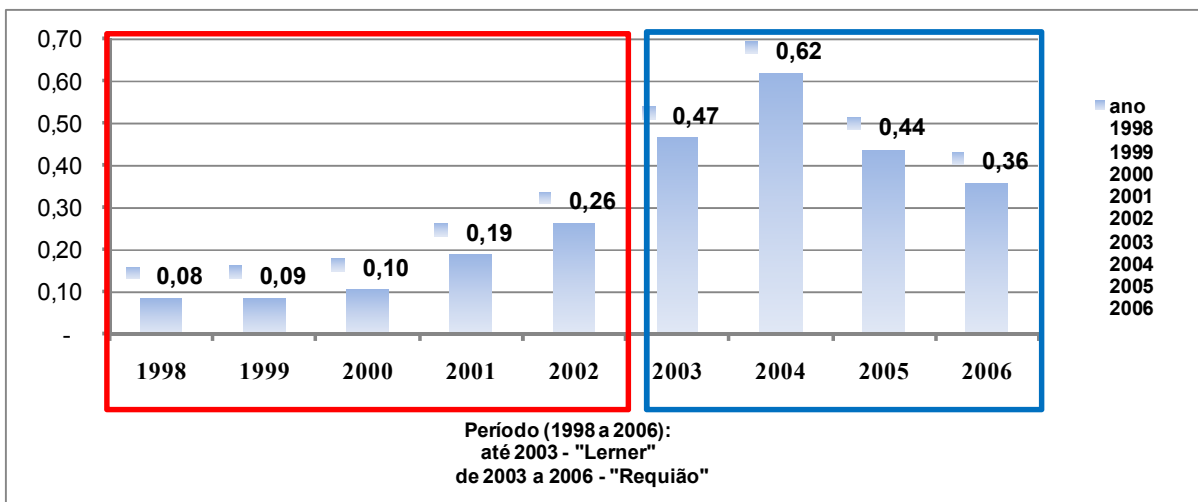
$$Wald = \left(\frac{-8,8988}{3.981} \right)^2 \quad \text{logo,} \quad (3)$$

Wald igual a 4,9956.

O coeficiente de liquidez corrente (AC/PC) é negativo. Isso significa que uma variação positiva nesse índice contribui para diminuir a probabilidade da política do governo Lerner ser favorável uma vez que o valor preditivo da *dummy* Requião é zero.

Assim, a pesquisa indicou que a alteração de governo trouxe reflexos na liquidez corrente das empresas rejeitando a H0₃ - A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou os índices de liquidez das concessionárias de rodovias.

Mantidas inalteradas às outras variáveis, esse indicador mede a capacidade da empresa saldar seus compromissos no curto prazo. Quanto menor for o resultado do quociente maior será a dependência e a utilização de recursos de terceiros em curto prazo.



Fonte: Elaborada pela autora

Gráfico 04: Médias anuais da liquidez corrente

O Gráfico 04 apresenta um crescimento nos indicadores de liquidez corrente nos períodos de 1998 até 2004, indicando o período Lerner (1998 a 2002), com resultados inferiores ao período Requião (2002 a 2006). Contudo verifica-se uma queda acentuada (41,94%) de 2004 a 2006.

4.1.2.4 Alavancagem

A hipótese testada para alavancagem foi definida como H0₄:

H0₄ - A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou o grau de alavancagem das concessionárias de rodovias.

As *proxies* para alavancagem, o grau de alavancagem operacional (GAO) e o grau de alavancagem financeiro (GAF) foram rejeitadas, uma vez que não se mostram significativas.

As duas *proxies* foram excluídas da equação de regressão logística por não indicarem interferência na variável categórica governo, visto que apresentaram um grau de significância superior a 0,05 no teste *Wald*, conforme demonstrado na Tabela 11.

Assim as *proxies* da alavancagem não se mostram significativas. Contudo a variável GOA apresentou um Sig. de 0,053 bem próximo de ser inclusa no modelo. Logo, se o nível de significância fosse aumentado para 10%, por exemplo, esta variável entraria no modelo.

Tabela 11 – Coeficientes e resultados Hipótese H04 – Alavancagem

Hipóteses	Proxies	Descrição	B	Wald	df	Sig.	status da variável
H04 – Alavancagem	GAF	Grau de Alavancagem Financeira	-	0,0149	1	0,9029	**
	GAO	Grau de Alavancagem Operacional	-	3,7449	1	0,0530	**

* - variável aceita no modelo

** - variável não aceita no modelo

Fonte: Elaborada pela autora

Esses resultados indicam a aceitação da hipótese 4 (H0₄), ou seja, não apresentam significância para afirmar que a mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou o grau de alavancagem das concessionárias de rodovias.

4.1.2.5 Empresa

A hipótese testada para as empresas foi definida como:

H0₅ - A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou alguma empresa concessionária de serviços públicos de rodovias em especial.

Das seis variáveis binárias indicadas para testar a hipótese 5 H0₅, E1_econorte(1); E2_rondonorte(1); E3_cataratas(1); E4_viapar(1); E5_ecovia(1); E6_caminhos(1), o modelo não aceitou nenhuma delas, todas foram excluídas da equação de regressão por indicarem correlação negativa com a *dummy* Governo, visto que apresentaram um grau de significância superior a 0,05 no teste *Wald*, conforme demonstrado na Tabela 12.

A *proxy* E5_ecovia(1) resultou num Sig. de 0,0789 próximo de ser inclusa no modelo. Logo, se o nível de significância fosse alterado para 10%, ela entraria no modelo.

Tabela 12 - Coeficientes e resultados Hipótese H05 – Empresa

Hipóteses	<i>Proxies</i>	Descrição	B	Wald	df	Sig.	<i>status da variável</i>
H05 – Binárias	E1_econorte(1)	Econorte	-	0,6897	1	0,4063	**
	E2_rodonorte(1)	Rodonorte	-	0,3220	1	0,5704	**
	E3_cataratas(1)	Cataratas	-	2,6428	1	0,1040	**
	E4_viapar(1)	Viapar	-	0,0434	1	0,8350	**
	E5_ecovia(1)	Ecovia	-	3,0864	1	0,0789	**
	E6_caminhos(1)	Caminhos	-	0,8157	1	0,3664	**

* - variável aceita no modelo

** - variável não aceita no modelo

Fonte: Elaborada pela autora

Portanto, após análise dessas informações, foi possível verificar se as empresas foram afetadas pelo governo ou não, aceitando-se a hipótese 5- H0₅. Sendo assim, não apresentou significância para afirmar que a alteração de governo produz um reflexo particular considerável em alguma das empresas, de onde se conclui que o impacto sobre cada uma delas foi praticamente o mesmo a um Sig de 0,05. Se o grau de liberdade aumentasse para 10% a empresa Ecovia teria um impacto diferenciado com a alteração de governo.

4.1.2.6 Consolidação dos Coeficientes e Resultados Vinculados às Hipóteses

A leitura da Tabela 13, sugere que as *proxies* de liquidez corrente (AC/PC), e de retorno sobre o ativo (ROA=LL/AT) podem ser aproveitadas na composição do modelo, uma vez que seus coeficientes não são nulos.

Tabela 13 Consolidação dos Coeficientes e resultados Vinculados às Hipóteses

Hipóteses	Proxies	Descrição	B	Wald	df	Sig.	status da variável
H01	PCELPPL	Endividamento	-	0,2424	1	0,6225	**
	PCCT	Composição do Endividamento	-	0,1305	1	0,7179	**
	ELPCT	Endividamento LP	-	0,1320	1	0,7164	**
	APPL	Imobilização do PL	-	0,2052	1	0,6506	**
	APPLELP	Imobilização Recursos não Correntes	-	0,2316	1	0,6303	**
H02	LLAT	Rentabilidade do Ativo	-25,0643	6,1663	1	0,0130	*
	VAT	Giro do Ativo	-	2,3581	1	0,1246	**
	LLV	Margem Líquida	-	0,2703	1	0,6031	**
	LLPL	Rentabilidade do PL	-	0,0365	1	0,8485	**
	ROE	Retorno Operacional	-	0,0200	1	0,8875	**
H03	ACPC	Liquidez Corrente	-8,8988	4,9956	1	0,0254	*
	ACRLPPCELP	Liquidez Geral		0,1116	1	0,7384	**
H04	GAF	Grau de Alavancagem Financeira	-	0,0149	1	0,9029	**
	GAO	Grau de Alavancagem Operacional	-	3,7449	1	0,0530	**
H05	E1_Econorte(1)	Econorte	-	0,6897	1	0,4063	**
	E2_Rodonorte(1)	Rodonorte	-	0,3220	1	0,5704	**
	E3_Cataratas(1)	Cataratas	-	2,6428	1	0,1040	**
	E4_Viapar(1)	Viapar	-	0,0434	1	0,8350	**
	E5_Ecovia(1)	Ecovia	-	3,0864	1	0,0789	**
	E6_Caminhos(1)	Caminhos	-	0,8157	1	0,3664	**
-	Constant	3,3799		7,6664	1	0,0056	
Validação	-2 Log Likelihood	Nagelkerke R Quadrado		Cox & Snell R Quadrado	S/B/M (Valor-P)	H&L (Valor-P)	
Resultados	28,9057	0,7502		0,5615	0,0545	0,585	

* - variável aceita no modelo

** - variável não aceita no modelo

Fonte: Elaborada pela autora

Os coeficientes das variáveis classificatórias aceitas são negativos, indicando que uma variação positiva em tais variáveis contribui para diminuir a probabilidade de uma política de governo não favorável. A relação das variáveis agrupadas não incluídas no modelo com seus respectivos *scores* não representam significância para serem aproveitadas. Após esses resultados já é possível esboçar a equação da regressão logística com uma margem de confiança considerável 95%.

$$Z = 3,38 - 8,899_{AC/PC} - 25,064_{LL/AT} \quad (4)$$

4.1.3 Validação do Modelo Multivariado

A pesquisa até essa etapa se mostra favorável ao uso das variáveis como estimadores do *status* que a mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná poderá assumir em determinadas circunstâncias. Na análise inicial apresentada na Tabela 01, sem incluir as variáveis classificadas no modelo, o percentual de acerto nas classificações era de 53,8%, ao incluí-las ele é elevado para 82,7% apresentando uma melhoria de 28,9%.

Tabela 14 Classificação final

Observado		Previsto			
		GOVERNO		Percentual Correto	
		REQUIÃO	LERNER		
Caso	GOVERNO	REQUIÃO	20	4	83,33
		LERNER	5	23	82,14
		Percentual Total			82,69

Ponto de corte igual a 0,500

Fonte: Elaborada pela autora

O procedimento para classificar os indicadores de rentabilidade do ativo e de liquidez corrente no grupo Lerner e Requião, com o escore de corte ótimo igual 0,5 é o seguinte:

Classifica-se como Lerner se seu escore discriminante for maior que 0,5;

Classifica-se como Requião se seu escore discriminante for menor que 0,5.

Por fim, tem-se a validação dos resultados obtidos na regressão logística. Neste processo utilizaram-se duas formas: a validação interna e a validação externa. A validação interna apresentada na Tabela 14 consiste em verificar a eficácia da classificação das observações originais.

A validade externa, apresentada na Tabela 15, não foi obtida juntamente com a regressão logística pelo SPSS. Por isso, esse procedimento foi executado no Excel da seguinte forma: utilizaram-se as observações da amostra, verificando a classificação das observações por meio da aplicação da função *logit* para cada observação, levando em consideração os pontos de cortes.

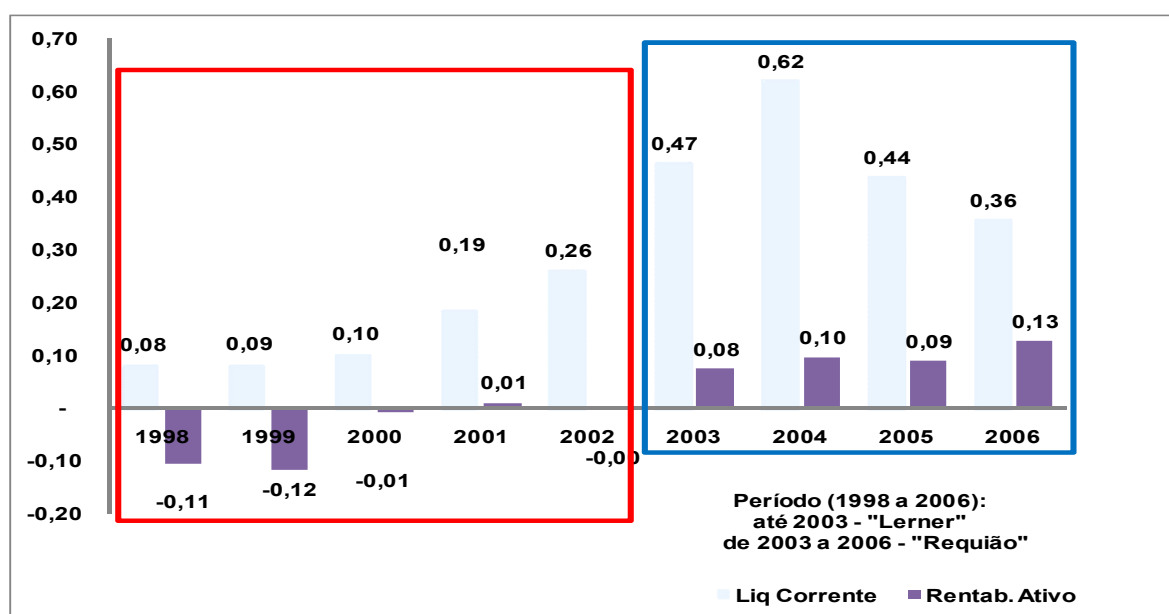
Tabela 15 Validação dos resultados

Classificação	Lerner (0)		Requião (1)		Total	
	Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%
Correta	22	91,67	22	78,57	44	84,62
Incorreta	2	8,33	6	21,43	8	15,38
Total	24	100,00	28	100,00	52	100,00

Fonte: Elaborada pela autora

Pela análise dos valores Z de cada observação, e com o ponto de corte crítico calculado pelo SPSS de 0,5 foi validado os resultados. Conforme Tabela 15, o resultado é que 84,62% das 52 observações foram classificadas corretamente nos grupos originais, sendo 22 para cada grupo (Lerner e Requião). 15,38% incorretas, sendo 6 observações para Requião e 2 para Lerner. Logo, O erro tipo I, classificar um grupo do governo Requião como Lerner, foi de 21,43%, enquanto o erro tipo II, classificar um governo Lerner como Requião, foi de 8,33%.

Como a validação externa objetiva confirmar os resultados da validação interna, constatou-se que se aceitam os resultados com um nível de distorções de 1,93 pontos percentuais, ou seja, a validação externa classificou corretamente pelo escore crítico 84,62% das observações e a interna 82,69%. Isso indica que a classificação dos grupos governo Lerner e Requião possui relações com os indicadores contábeis de análise de desempenho financeiro, a liquidez corrente e econômico, a rentabilidade do ativo, rejeitando a hipótese nula.



Fonte: Elaborada pela autora

Gráfico 05: Médias anuais das variáveis inclusas no modelo

Diante dos resultados apresentados na pesquisa e suas validações, elaborou-se um gráfico para melhor observar o comportamento das variáveis inclusas no modelo. Os índices de liquidez corrente e rentabilidade do ativo no governo Requião (período de 2003 a 2006) apresentaram melhores resultados conforme indicado no gráfico 05. A liquidez corrente teve um pico em 2004 chegando à média das empresas em 0,62. A rentabilidade do ativo apresentou melhor resultado em 2006 (governo Requião) com 0,13 pontos positivos e o pior indicador em 1999 (governo Lerner) com 0,12 pontos negativos.

4.2 TESTES ESTATÍSTICOS UNIVARIADOS

Para validar a hipótese de risco foi utilizado o teste paramétrico t estatístico objetivando avaliar se os dois grupos, Lerner e Requião, diferem entre si de maneira significativa com relação as suas médias.

4.2.1 Apresentação dos Resultados dos Testes Univariados

Os resultados da pesquisa são apresentados em Tabelas. A Tabela 16 apresenta uma estatística descritiva contendo desvio padrão, média e tamanho da amostra para as ações judiciais ocorridas no governo Lerner e no governo Requião.

Tabela 16 Estatística descritiva H06 – Risco

	GOVERNO	N	Média	Desvio padrão	Desvio padrão médio
AÇÕES	REQUIÃO	24	3,92	2,376	0,485
	LERNER	28	0,93	0,766	0,145

Fonte: Elaborada pela autora

A Tabela 17 apresenta os resultados dos testes de diferença de médias para a variável risco medida pela *proxy* ações judiciais.

Tabela 17 Teste de diferença de médias H06 – Risco

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Média Diferente	Desvio Padrão Diferente	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
Varianças são Iguais	24,443	0,000	6,293	50	0,000	2,988	0,475	2,034	3,942
Varianças não são iguais			5,904	27,101	0,000	2,988	0,506	1,950	4,026

Fonte: Elaborada pela autora

A Tabela 17 apresenta para as duas linhas o teste das ações. A primeira linha assume o pressuposto de que as amostras possuem variâncias iguais. E, para a segunda linha, que as amostras apresentam variâncias diferentes.

4.2.2 Análise dos Resultados dos Testes Univariados

Com base nos resultados dos testes univariados foi possível testar a hipótese 6 H0₆ – risco. A hipótese testada para o risco foi definida como:

H0₆ - A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou o grau de risco das empresas concessionárias de rodovias, medidas pela *proxy* ações judiciais.

A *proxy* risco das empresas (ações judiciais) apresenta resultado significativo nos períodos de governo Lerner e nos períodos de governo Requião, sendo que a média de ações judiciais relativa ao governo Requião (3,92) é estatisticamente maior do que a média relativa ao governo Lerner (0,93).

Para os testes de igualdade das variâncias (Levene's Test for Equality of Variances), a hipótese verificada é as amostras possuem variâncias iguais. Os resultados desse teste apresentam um nível de significância $< 0,05$ e estão dispostos na primeira linha da Tabela 17. Logo, rejeita-se a hipótese de pesquisa, ou seja, as variâncias são diferentes.

Após verificar a rejeição da igualdade das variâncias, o teste de média (t-test for Equality of Means) foi direcionado assumindo variâncias diferentes (Equal variances not assumed) disposto na segunda linha da Tabela 17.

A hipótese nula de que os dois grupos não possuem médias iguais apresentou um nível de significância $< 0,05$. Logo, se aceita a hipótese de pesquisa. Esse resultado aponta para uma alteração no risco uma vez que as médias não são iguais.

Como a média de ações judiciais no governo Requião é maior que a média de ações judiciais do Lerner, o risco nas concessionárias de serviços públicos de rodovias quando avaliado sob a *proxy* de ações judiciais no governo Requião é maior que no governo Lerner.

Esse resultado indica a rejeição da hipótese H_0 , ou seja, o risco medido pela *proxy* ações judiciais possui correlação positiva com a alteração do governo, pois o governo Requião apresenta uma média de quantidade de ações judiciais em seu mandato superior ao governo Lerner.

5 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Este capítulo abrange as conclusões e recomendações para futuras pesquisas resgatando aspectos pontuais sobre os tópicos anteriores. Para tanto foi estruturado em duas seções. A primeira estabelece as conclusões do estudo, como foi respondida a questão de pesquisa, se os objetivos foram ou não cumpridos e a validação das hipóteses. A segunda seção apresenta as recomendações e sugestões para futuros estudos, atingindo a última etapa (passo 10) do processo de pesquisa.

5.1 CONCLUSÕES

Essa dissertação objetiva num aspecto geral verificar os efeitos da alteração de governo ocorrida em 2003, nos indicadores contábeis e nos fatores de risco das concessionárias de rodovias do Estado do Paraná. Para tal, utiliza como referencial teórico aspectos inerentes a: Nova Economia Institucional descrevendo sobre as características dos agentes e das transações; avaliação de desempenho; externalidades e bens públicos; o setor de serviço e serviço público; concessão de serviço público caracterizando sistema de concessão de rodovias, concessão de serviço público de rodovias no Brasil e por fim a concessão de serviço público de rodovias no Paraná.

Os instrumentais para o alcance do objetivo geral e resposta à questão de pesquisa foram a pesquisa teórica, utilização da análise multivariada por meio da técnica de regressão logística e testes paramétricos univariados.

O objetivo geral foi desdobrado em objetivos específicos, cujas conclusões estão descritas a seguir, e permitiram responder a questão de pesquisa: A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná influenciou os índices de desempenho econômico e financeiro e os fatores de risco das concessionárias de pedágio?

Para concluir o objetivo geral, nessa seção, os objetivos específicos dividem-se em dois grupos distintos e foram atingidos de forma satisfatória. O primeiro relaciona-se ao marco teórico do processo de pesquisa. Nele estão contidos os objetivos específicos “a” e “b”. O segundo grupo relaciona-se à pesquisa aplicada contendo os objetivos específicos “c” até “h”. A seguir apresentam-se as análises quanto aos objetivos específicos.

- a) descrever aspectos inerentes a Nova Economia Institucional também denominada de Teoria dos Custos de Transação.

Para atingir o primeiro objetivo específico foi necessário elaborar o marco teórico da Nova Economia Institucional também denominada de Teoria dos Contratos. A esse respeito, considera-se que nas relações contratuais com base nos pressupostos da Nova Economia Institucional (NEI) apresenta-se uma estrutura alternativa de coordenação das atividades econômicas entre agentes. Os agentes, poderão estar internos a uma hierarquia, a firma, ou externos a essa hierarquia, relacionando-se extra-firma, mas agindo motivados por estímulos que os levam a atuar coordenadamente.

Tanto o ambiente remoto como o próximo é mutável no tempo – pelas próprias forças internas ou externas ao seu nível de análise, pelos pressupostos comportamentais dos indivíduos e também pelas características das transações.

Sob a ótica da Nova Economia Institucional existem duas vertentes de interesse, uma sob a ótica do desenho político das instituições e organizações e outra representada pelo olhar para dentro da organização e da sua gestão. Essa dissertação, nos seus aspectos empíricos, preocupa-se em mesclar as duas interfaces.

Com base na teoria desenvolvida por Williamson (1993) a qual identifica os custos de transação em dois grupos *ex-ante* e *ex-post* foi identificado os custos de transação contratual com o poder concedente ou vinculados à concessão do serviço público de rodovias.

Os custos *ex-ante* são os de preparar, selecionar, negociar e salvaguardar um acordo, por meio de cláusulas meticulosas que permitam o monitoramento entre as partes, definindo preços, quantidades e duração do contrato.

Os *ex-post* são os custos dos ajustamentos e adaptações que resultam, quando a execução de um contrato é afetada por falhas, erros, omissões e alterações inesperadas. Os custos *ex-post* tomam várias formas tais como a má adaptação às condições contratuais, eventuais renegociações e o descumprimento de cláusulas contratuais previamente estabelecidas.

Com base na Figura 04 Análise Estrutural Discreta Comparativa, apresentada no capítulo 02 página 39 foi possível identificar que as características das transações envolvem especificidade de ativos, frequência e incerteza. Os aspectos contratuais dos contratos de concessão de serviços públicos de rodovias no Estado do Paraná apresentam um desenho contratual incompleto devido ser elaborado por um período de longo prazo em média de 22 anos. A flexibilidade ex-post não são otimizadas, e a relação para cumprir os contratos entre os agentes é mantida via processos judiciais Os agentes podem beneficiar-se da assimetria informacional apresentando um comportamento oportunista devido à especificidade dos ativos envolvidos nas transações, a frequência das transações e a incerteza.

Dada as características das transações e dos agentes o marco institucional e a estrutura de governança foram mantidos. Durante o período de 1996 a 2006 as regras do jogo foram adaptadas por renegociações contratuais as quais originaram litígios, sendo que em março de 2000 foi firmado acordo com o Poder Concedente, nos autos do processo, restabelecendo o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, em cumprimento ao Edital de Concorrência Pública e ao Contrato de Concessão.

Os principais ativos específicos envolvidos nos contratos são as rodovias, a estrutura para conservação, manutenção e duplicação da malha viária, as praças de cobrança de tarifas, serviços de apoio aos usuários (SAUs), veículos para manutenção, resgate e socorro médico.

b) contextualizar as concessões de serviços públicos de rodovias.

Para alcançar o objetivo específico “b”, mister se fez pesquisar os aspectos teóricos inerentes à concessão de serviço público descrevendo: sistema de concessão de rodovias; concessão de serviço público de rodovias no Brasil e por fim a concessão de serviço público de rodovias no Paraná.

Sob esse enfoque, considera-se que na concessão de serviço público ocorre, a delegação para a sua execução, respeitando os limites e condições legais ou contratuais, sujeita à regulamentação e fiscalização do poder concedente. A concessão fica submetida a duas categorias de normas: as de natureza regulamentar e as de ordem contratual.

Quanto à concessão de serviços públicos no Brasil e no Paraná, o estudo apontou conforme dados da Associação Brasileira de Rodovias (ABCR) que até 2005, 4,7% da malha rodoviária nacional pavimentada, 196 mil quilômetros, são administrados por 36 concessionárias, nos seguintes estados: Bahia, Espírito Santo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul.

Em geral, esta tem sido feita estabelecendo-se um prazo fixo para sua vigência, com a tarifa máxima sendo fixada pelo poder concedente. Em que pese à necessidade dos investimentos privados, os impactos dos custos das tarifas sobre a circulação de mercadorias e o bem-estar da população.

O segundo grupo relaciona-se ao estudo empírico, validações das hipóteses, contribuindo na consecução da décima etapa do processo de pesquisa proposto (passo 10). Nele estão contidos seis objetivos específicos (“c”, “d”, “e”, “f”, “g”, “h”). E, com a finalidade de atingir os objetivos específicos foram classificadas 21 variáveis em dois grupos Lerner e Requião sendo: 14 (quatorze) *proxies* de desempenho, 6 (seis) binárias para empresas e 1 (uma) *proxy* de risco, para verificar se a mudança de gestão no governo tem correlação positiva com as *proxies* de desempenho e risco.

Foram consideradas como relevantes e, portanto, incluídas no modelo, as variáveis que apresentam um grau de significância inferior a 0,05 no teste *Wald* por meio da regressão logística e também a variável que apresentou um grau de significância inferior a 0,05 no teste *t* por meio dos testes de médias.

Tabela 18 Resumo das variáveis incluídas no modelo proposto

Objetivo Específico	Hipótese	<i>Proxies</i>	Variáveis Estudadas (unidade)	Variáveis Incluídas (unidade)	% das Variáveis Incluídas em relação às estudadas
"C"	H01	Endividamento	5	0	0,00%
"D"	H02	Rentabilidade	5	1	20,00%
"E"	H03	Liquidez	2	1	50,00%
"F"	H04	Alavancagem	2	0	0,00%
"G"	H05	Binárias – Empresas	6	0	16,67%
"H"	H06	Ações Judiciais	1	1	100,00%
Total			21	3	4,76%

Fonte: Elaborada pela autora

A Tabela 18 divide as *proxies* em três grupos distintos. O primeiro refere-se aos doze indicadores contábeis, utilizados como *proxy* de desempenho, os quais a literatura indica que podem revelar a situação financeira (estrutura e endividamento; liquidez) e situação econômica (rentabilidade) das empresas. O segundo grupo composto pelas seis empresas de serviços públicos de rodovias. E, o terceiro e último grupo, o grau de risco, medido pela *proxy* ações judiciais.

A seguir apresentam-se as considerações referentes aos objetivos específicos de “c” até o “h”.

c) identificar os indicadores contábeis de endividamento afetados pela alteração de governo paranaense, ocorrida em 2003;

Com a finalidade de identificar os indicadores contábeis de endividamento afetados pela alteração de governo paranaense, ocorrida em 2003, foi testada a primeira hipótese H_{01} - A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou os índices de endividamento das concessionárias de rodovias.

Conforme apresentado na Tabela 18, todos os índices de endividamento permitem afirmar a hipótese como verdadeira uma vez que nenhum deles foi aceito pelo modelo. Os indicadores de endividamento informam se a empresa utiliza mais recursos de terceiros ou recursos próprios na manutenção de suas atividades e investimentos. Logo a validação da hipótese indica que os recursos próprios e de terceiros das concessionárias de serviços públicos de rodovias do Estado do Paraná não foram influenciados pela alteração de governo ocorrida em 2003.

d) identificar os indicadores contábeis de rentabilidade afetados pela alteração de governo paranaense ocorrida em 2003.

Com a finalidade de atingir o quarto objetivo específico “d”, foi testada a segunda hipótese H_{02} . A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou os índices de rentabilidade das concessionárias de rodovias;

Conforme apresentado na Tabela 18, dos cinco índices de rentabilidade apenas um deles permite rejeitar a hipótese como verdadeira. O retorno sobre o ativo (LL/AT) o que corresponde a 20% dos índices de rentabilidade analisados o modelo rejeitou 4 deles: giro do ativo (V/AT), margem líquida (LL/V), rentabilidade do PL (LL/PL) e Retorno sobre o Patrimônio (ROE).

Os indicadores de rentabilidade são utilizados para medir aspectos econômicos das empresas e informam o grau de êxito econômico obtido pelo capital investido. Sendo assim, a rejeição da hipótese indica que o retorno sobre o ativo das concessionárias de serviços públicos de rodovias do Estado do Paraná foi influenciado pela alteração de governo ocorrida em 2003. Faz-se importante observar que o coeficiente de ROA-LL/AT é negativo. Isso significa que uma variação positiva nesse índice contribui para diminuir a probabilidade da política do governo Lerner ser favorável uma vez que o valor preditivo da dummy Requião é zero.

- e) identificar os indicadores contábeis de liquidez afetados pela alteração de governo paranaense, ocorrida em 2003,

Para atingir o quinto objetivo específico “e”, foi testada a terceira hipótese $H0_3$. A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou os índices de liquidez das concessionárias de rodovias.

A Tabela 18, quanto aos índices de liquidez, indica que 50% deles foram aceitos, permitindo rejeitar a hipótese de pesquisa. O índice que contribuiu para a rejeição da hipótese foi a liquidez corrente (AC/PC), logo o modelo rejeitou a liquidez geral.

Os indicadores de liquidez são apropriados para avaliar a capacidade de liquidação de dívidas da empresa. Quando a liquidez apresenta-se baixa, é um indicador de dificuldades financeiras. Faz-se importante observar que o coeficiente de liquidez corrente (AC/PC) é negativo. Isso significa que uma variação positiva nesse índice contribuiu para diminuir a probabilidade da política do governo Lerner ser favorável, uma vez que o valor preditivo da *dummy* Requião é zero.

- f) identificar os indicadores contábeis de alavancagem afetados pela alteração de governo paranaense, ocorrida em 2003.

Com a finalidade de atingir o sexto objetivo específico “f”, foi testada a quarta hipótese $H0_4$. A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou os índices de alavancagem das concessionárias de rodovias.

Conforme apresentado na Tabela 18, todos os índices de alavancagem permitem afirmar a hipótese como verdadeira, uma vez que nenhum deles foi aceito pelo modelo. Logo, a validação da hipótese indica que o grau de alavancagem das concessionárias de serviços públicos de rodovias do Estado do Paraná não foi influenciado pela alteração de governo ocorrida em 2003.

Com base na Tabela 18 foi possível estruturar as conclusões inerentes aos objetivos específicos relacionados ao primeiro grupo das variáveis, utilizados como *proxy* de desempenho, os quais a literatura indica que podem revelar a situação financeira (estrutura e endividamento; liquidez) e situação econômica (rentabilidade) das empresas. Em relação aos índices financeiros a pesquisa aceitou no modelo a liquidez corrente, e para os índices econômicos, o estudo incluiu no modelo o índice de rentabilidade do ativo, ambos com coeficiente negativo, indicando que uma variação positiva os aproxima do coeficiente zero, que é classificado como governo Requião.

O segundo grupo da Tabela 18 apresenta as variáveis binárias empresas, relacionado ao sétimo objetivo específico “g”:

- g) identificar as empresas concessionárias de serviços públicos de rodovias afetadas pela mudança de governo paranaense, ocorrida em 2003.

Com a finalidade de atingir o sétimo objetivo específico foi testada a quinta hipótese $H0_5$ - A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou alguma empresa concessionária de serviços públicos de rodovias em especial.

A Tabela 18, quanto às variáveis binárias empresas, indica que todas as concessionárias de serviços públicos de rodovias permitem afirmar a hipótese como verdadeira uma vez que nenhuma delas foi aceita pelo modelo, permitindo aceitar a hipótese de pesquisa. Assim, a pesquisa indica que alteração política de governo não influenciou nenhuma empresa em especial.

O terceiro grupo da Tabela 18 relaciona a variável risco medida pela *proxy* ações judiciais, com a finalidade de atingir o oitavo objetivo específico “h”:

- h) analisar os fatores externos de risco empresarial ocasionados pela mudança na gestão de governo paranaense, ocorrida em 2003.

Foi testada a sexta hipótese de pesquisa $H0_6$ - A mudança política de gestão no governo do Estado do Paraná não influenciou o grau de risco das empresas concessionárias de rodovias, medidas pela *proxy* ações judiciais, para atingir o oitavo objetivo específico.

A Tabela 18 quanto a variável risco, utilizou-se a *proxy* ações judiciais, a qual foi incluída no modelo permitindo rejeitar a hipótese nula uma vez que possui correlação positiva com a alteração do governo, pois o governo Requião apresenta uma média de quantidade de ações judiciais em seu mandato superior ao governo Lerner.

Conforme verificado nos resultados das análises realizadas nos objetivos específicos e, conseqüentemente do teste das hipóteses $H0_1$, $H0_2$, $H0_3$, $H0_4$, $H0_5$ e $H0_6$ que desdobram a Hipótese Geral, é possível concluir que os indicadores de desempenho econômico e financeiro medidos pelas *proxies* liquidez corrente (financeiro) e rentabilidade do ativo (econômico) são afetados pelo governo Requião de forma positiva em relação ao governo Lerner.

Para as empresas, em especial, a alteração de governo não interfere em específico em nenhuma concessionária de rodovias paranaenses.

Para o risco chega-se a conclusão que as ações judiciais em litígio foram afetadas pela mudança de gestão no governo.

Quanto ao objetivo geral, conclui-se que a alteração de governo, ocorrida em 2003, nos indicadores contábeis e nos fatores de risco das concessionárias de rodovias do Estado do Paraná produziu efeitos nos índices econômicos (LL/AT) e financeiros (AC/PC). E também produziu efeitos no risco uma vez que ocorreu um aumento da média de ações judiciais em litígio no governo Requião, rejeitando-se assim, a hipótese geral nula. Essa rejeição justifica-se por meio do coeficiente de significância das variáveis incluídas.

Por fim, ao alcançar o objetivo geral é possível corroborar com a questão de pesquisa, uma vez que os resultados apresentados permitem algumas reflexões alicerçadas pela NEI.

A NEI fundamenta-se nos pressupostos comportamentais dos agentes e nas transações. Os agentes dos contratos caracterizam-se pela racionalidade limitada e oportunismo, originando os custos de transação. As relações contratuais caracterizam-se, em termos de transações, por três elementos: frequência, incerteza/risco e especificidade dos ativos.

Com base nos pressupostos da NEI, a pesquisa identificou que a alteração de política de governo interferiu no risco das concessionárias de rodovias medido pela *proxy* ações judiciais uma vez que no governo Requião ocorreram um maior número de litígios quando comparados ao governo Lerner.

A NEI ou ECT pressupõe não ser possível prever todas as situações desfavoráveis nos contratos devido à racionalidade dos agentes e ao oportunismo. Logo, as ações judiciais apresentaram médias superiores no governo Requião quando comparadas ao governo Lerner.

Ao avaliar os indicadores de desempenho pelas *proxies* de endividamento, rentabilidade, liquidez, e alavancagem, pode-se observar um contraponto entre eles e a variável risco, uma vez que os índices de desempenho apresentam-se em melhor situação no governo Requião, indicando uma política favorável às concessionárias de serviços públicos de rodovias do Paraná. Contudo, quando se isola a variável risco pela *proxy* ações judiciais, os resultados apontam para o inverso, ou seja, indicam que no período do governo Requião a média de processos judiciais foi superior ao período Lerner.

5.2 RECOMENDAÇÕES

Estudos acadêmicos relacionados à concessão de serviços públicos ainda no Brasil são pouco explorados. Diante disso, abre-se um vasto campo de pesquisa, inclusive réplicas de estudos efetuados em outros segmentos. Contudo, as sugestões de futuras pesquisas limitam-se às relacionadas a esse estudo conforme descritas a seguir:

Realizar estudos posteriores com o tema, incluindo futuras gestões de governos do Estado do Paraná, tendo em vista verificar se continuam apresentado os mesmos resultados.

Realizar pesquisas em outras concessionárias de serviços públicos para testar se os resultados se mantêm ou diferem visto que os testes são para uma amostra específica.

Estudar o tema expandido para as outras unidades da Federação.

Comparar os resultados obtidos por essa pesquisa, Estado do Paraná, para confrontar com os resultados obtidos pelas outras unidades da Federação, para evidenciar se o comportamento dos indicadores de desempenho, risco e as empresas apresentam-se de forma homogênea.

Dar continuidade a essa pesquisa incluído o estudo como explicativo procurando encontrar a razão ou causa dos resultados obtidos pelo estudo exploratório, descritivo, correlacional.

Pesquisas futuras devem testar em outros períodos e com outras concessionárias de serviços públicos de rodovias, em outros governos desse estado, em outras unidades da federação se os resultados se mantêm ou diferem, visto que os mesmos são para período e amostra específicos, pois existe a possibilidade de chegarem a conclusões diferentes desta.

REFERÊNCIAS

- AGUIAR, L. V. **Proposta de um Método de Determinação de Expectativas de Novos Clientes: o método Priex.** Dissertação de Mestrado. Engenharia de Produção. Florianópolis, 2001.
- ANTUNES, M. T. P.; CORRAR, L. J.; KATO, H. T.. **A eficiência das informações divulgadas em “Melhores & Maiores” da Revista Exame para a previsão do desempenho das empresas.** Revista Contabilidade & Finanças - USP. São Paulo, jun. 2004. Edição Especial.
- BARNEY, J. B. **Gaining and Sustaining Competitive Advantage**, Reading, MA: Addison-Wesley Publishing Company, 1996.
- BEUREN, I. M. *et al.* **Como elaborar trabalhos monográficos em contabilidade: teoria e prática.** 2ª ed. São Paulo: Atlas, 2004.
- BESANKO, D.; DRANOVE, D.; SHANLEY, M. **Economics of strategy.** 2.ed. New York: John Wiley & Sons, Inc., 2000.
- BONOMI, C.A.; MALVESSI, O. **Project Finance no Brasil: Fundamentos e Estudo de Casos.** São Paulo: Atlas, 2004.
- BRASIL. **Lei 8.987 de 13 de fevereiro de 1995.** Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil/LEIS/L8987> acessado em 17.12.2006.
- CAMARGOS, M. A.; BARBOSA, F. V.. **Análise do desempenho econômico-financeiro e da criação de sinergias em processos de fusões e aquisições do mercado brasileiro ocorridos entre 1995 e 1999.** Caderno de Pesquisa em Administração. São Paulo, v. 12, n. 2, Abr./Jun. 2005.
- CAMPOS NETO, C.A.S.; SOARES, R.P.. **A Eficiência do Estado e as Concessões Rodoviárias No Brasil: Preocupação com o Valor do Pedágio e Sugestões para Operacionalizar a Modicidade das Tarifas.** IPEA Texto para discussão. Brasília. 2007.
- CARNEIRO, J. M. T. *et al.* **Mensuração do Desempenho Organizacional: Questões Conceituais e Metodológicas.** Anais II Encontro de Estudos em Estratégia (3Es). Anpad. 2005.
- CASTRO, N. 2000. **Os Desafios do Setor de Transportes no Brasil**, Revista Brasileira de Administração Pública, Set/Nov, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro.
- CHEROBIN, A. P. M. S. **Inovações na Gestão de Transportes de Bens: Expectativas em face da Privatização.** Dissertação (Mestrado em Tecnologia) - Curso de Pós-Graduação em Tecnologia, Centro Federal de Educação Tecnológica do Paraná, Curitiba, 1997.
- CROZATTI, J.. **Conceitos de Mensuração e Conceitos de Avaliação de Desempenho: A Teoria versus a Prática em Empresas Brasileiras.** São Paulo, 2002. Tese (Doutorado), Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo.

COOPER, D. R.; SCHINDLER, P. S. **Métodos de pesquisa em administração**. 7. ed. São Paulo: Bookman, 2003.

CORRAR, L. J.; PAULO, E.; DIAS FILHO, J. M. **Análise Multivariada de Dados para Cursos de Administração, Ciências Contábeis e Economia**. São Paulo. Atlas, 2007.

FARINA, E. M.M.Q. **Reflexões sobre desregulamentação e sistemas agroindustriais: a experiência brasileira**. São Paulo, 1996, Tese (Livre Docência). Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo.

FARINA, E. M.M.Q. AZEVEDO, P. F.; SAES, M. S. M. **Competitividade: Mercado, Estado e Organizações**. São Paulo: Ed. Singular, 1997.

FERRARI FILHO, F.; CONCEIÇÃO, O. A. C. **A noção de incerteza nos pós-keynesianos e institucionalistas: Uma conciliação possível?** Anais do XXIX Encontro Nacional de Economia - Salvador/BA, 2001

FIANI, R. **Teoria da regulação econômica: estado atual e perspectivas futuras**. Rio de Janeiro, Instituto de Economia - UFRJ, Texto para Discussão n. 423, 1998.

_____. **Uma Abordagem Abrangente da Regulação de Monopólios**: exercício preliminar aplicado a telecomunicações. Planejamento e Políticas Públicas (IPEA), Brasília, v. 19, n. junho 1999, 1999.

_____. **Teoria dos Custos de Transação**. In KUPFER, D.; HASENCLEVER, L. (org). Economia Industrial: fundamentos teóricos e práticas no Brasil. Rio de Janeiro: elsevier, 2002 - 4ª Reimpressão: 267-286.

FITZSIMMONS, J. A.; FITZSIMMONS, M. J. **Administração de Serviço**: operações, estratégia e tecnologia de informação. Porto Alegre: Bookman, 2002.

GALA, P. **A Retórica na Economia Institucional de Douglass North**. Revista de Economia Política, vol. 23, nº 2 (90), abril-junho/2003

GARCIAS, P. M. **Alianças Estratégicas e Coordenação no Agrobusiness**. São Paulo, 1999, Tese. Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo - USP.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 1994.

_____. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 2007.

GUJARATI, D. N. – **Econometria Básica**, Makron Books, 2000.

HAIR, J. F. Jr., ANDERSON, R. E.; TATHAM R. L.; BLACK W. C. **Análise Multivariada de Dados**. Porto Alegre : Bookman, 2005. Reimpressão 2006.

HANSEN, D. R.; MOWEN, M. M. **Gestão de custos: contabilidade e controle**. Trad. Robert Brian Taylor. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2001.

HENDRIKSEN, E. S.; VAN BREDA, M. F. **Teoria da Contabilidade**. 5. ed. São Paulo. Atlas. 1999.

HORTA, M. H. SOUZA, C. F. de. **Desempenho do Setor de Serviços Brasileiro no Mercado Internacional**. Texto Para Discussão N° 600. IPEA. Rio de Janeiro, 1997.

IUDÍCIBUS, S. de. **Análise de balanço**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 1998.

IUDÍCIBUS, S.; LOPES, A. B.. **Teoria Avançada da Contabilidade**. São Paulo: Atlas, 2004.

KAPLAN, R. S. NORTON, D. P. **The Balanced Scorecard: Measures that Drive Performance**, Harvard Business Review, Jan-Feb, p.71-79, 1992.

KATO, H. T.; MARGARIDO, M. A. **A influência de interesses regionais no estabelecimento de canais de distribuição internacionais: o conflito das bananas sob o enfoque da economia dos custos de transação (ECT)**. In: ENCONTRO ANUAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PROGRAMAS DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO, 23., 1999, Foz do Iguaçu. Anais. Foz do Iguaçu: ENANPAD, 1999. 1 CD.

KAZMIER, L. J. **Estatística Aplicada a Economia e Administração**. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, 1982.

KARAM, R. **A Concessão de Rodovias Paranaenses sob a Ótica da Regulação. 2005**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) - Universidade Federal do Paraná.

KYAN, F. M. **Proposta para desenvolvimento de indicadores de desempenho como suporte estratégico**. 2001. Dissertação (Mestrado) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo.

KON, A. **Subsídios teóricos e metodológicos ao planejamento econômico público**. EAESP/FGV/NPP - Núcleo de Pesquisas e Publicações. Relatório de pesquisa n° 12/1997.

KOTLER, P. **Administração de Marketing: análise, planejamento, implementação e controle**. São Paulo: Atlas, 1994.

KOTLER, P.; ARMSTRONG, G. **Princípios de marketing**. Rio de Janeiro: Prentice Hall do Brasil, 1998.

KUPFER, D.; HASENCLEVER, L. (org). **Economia Industrial: fundamentos teóricos e práticas no Brasil**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2002 – 4. Reimpressão.

LEMONS, M. L. F.; ROSA, S. E. S.; TAVARES, M. M. T.. **Os Setores de Comércio e de Serviços**. BNDES Setorial. 2002.

LUCCI, C. R.; SCARE, R. F.. **Transaction costs on port export operations: Soybean complex, orange juice and containers**. V International Pensa Conference on Agri-food Chains/Networks Economics and Management. São Paulo, 2005.

MALHOTRA, N. K. **Pesquisa de marketing: uma orientação aplicada**. 4.ed. Porto Alegre: Bookman, 2006.

MANKIWI, N. Gregory – **Introdução à economia: princípios de micro e macroeconomia**. Rio de Janeiro: Campus, 2001.

- MARCONI, M. de A.; LAKATOS, E. M. **Técnicas de pesquisa**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1996.
- MARQUES, J. A. V. C.. **Análise financeira das empresas: liquidez, retorno e criação de valor**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2004.
- MARTINS, G. A. **Manual para Elaboração de Monografias e Dissertações**. São Paulo: Atlas, 2000. 116p.
- MATARAZZO, Dante C. **Análise financeira de balanços: abordagem básica e gerencial**. São Paulo: Atlas S.A., 2003.
- MEDAUAR, O. (Org.) A Figura da Concessão. In: **Concessão de Serviço Público**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1995. p. 11-17.
- MELO, H. P.M. (et. al). **É Possível uma Política Para o Setor Serviços**. Texto Para Discussão N° 457. IPEA. Rio de Janeiro, 1997.
- MEIRELLES, H. L. **Direito Administrativo**. 28. ed. São Paulo: Malheiros, 2003.
- NEVES, M. F. **O Sistema Agroindustrial Citrícola: Um Exemplo de "Quase-Integração" no Agribusiness Brasileiro**. São Paulo: USP, 1995. 116p. Dissertação (Mestrado) – Departamento de Administração, Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade.
- NOGUEIRA, A. C. L. **Custos de Transação e Arranjos Institucionais Alternativos: Uma Análise da Avicultura de Corte no Estado de São Paulo**. São Paulo FEA/USP, 2003, 153p. (dissertação de mestrado).
- NORTH, D.C. **Custos de transação, Instituições e Desempenho Econômico**. IL Instituto Liberal, 1990.
- OLIVEIRA, S. L. de. **Tratado de metodologia científica**. São Paulo: Pioneira, 1997.
- _____. **Tratado de metodologia científica: projetos de pesquisas, TGI, TCC, monografias, dissertações e teses**. 2 ed. São Paulo: Pioneira Thompson Larning, 2001.
- PARKER, D.; HARTLEY, K. **Transaction costs, relational contracting and public-private partnerships**: Disponível em: www.delft2001.tudelft.nl/paper%20files/paper2034.doc. 2001.
- PEREIRA, C. A. **Avaliação de desempenhos na empresa: conceito, processo e requisitos**. In Catelli (Coord). **Controladoria: uma abordagem da gestão econômica – GECON**. 2ª ed. São Paulo: Atlas, 2001.
- PIRES, J. C.; GIAMBIAGI, F. **Retorno dos novos investimentos privados em contextos de incerteza: Uma proposta de mudança do mecanismo de concessão de rodovias no Brasil**. Texto para discussão n°81, BNDES, Rio de Janeiro, 2000.
- PINDYCK, R. S; RUBINFELD, D. L.. **Microeconomia**. São Paulo: Makron Books, 1994.
- RIBEIRO, K. C. S. **A economia dos custos de transação na gestão econômica-financeira do caixa das organizações**. XXII Encontro Nacional de Engenharia de Produção. Curitiba-PR, 2002.

RICHARDSON, R. J. (*et al.*). **Pesquisa Social: Métodos e Técnicas**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

RICCIO E. L.; ROBLES J. A.; GOUVEIA, J. J. F. A. V. **O Sistema de Custos Baseado em Atividades nas Empresas de Serviços**. Congresso Internacional de Custos. México. Julio 1997.

SAMPIERI, R. H.; COLLADO, C. F.; LUCIO P. B. **Metodologia de Pesquisa**. São Paulo: McGraw-Hill, 2006. 3. ed.

SALOTTI, B. M. ; YAMAMOTO, M. M. ; PIMENTEL, R. C. . **Divulgação Voluntária da Demonstração dos Fluxos de Caixa e o Desempenho das Empresas de Capital Aberto no Brasil**. In: 7º Congresso USP de Controladoria e Contabilidade, 2007, São Paulo-SP. Anais do 7º Congresso USP de Controladoria e Contabilidade, 2007.

SALOTTI, B. M. **Divulgação voluntária da Demonstração do fluxo de Caixa no Mercado de Capitais Brasileiro**. São Paulo, 2006, Tese. Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo - USP.

SANTOS, J. A., PARRA FILHO, D. **Metodologia científica**. São Paulo: Futura, 1998.

SCARPIN, J. E. **Estudo dos Fatores Condicionantes do Índice de Desenvolvimento Humano nos Municípios do Estado do Paraná**: Instrumento de Controladoria para a Tomada de Decisões na Gestão Governamental. São Paulo, 2006, Tese. Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo - USP.

SLOMSKI, V. – **Manual de Contabilidade Pública**: um enfoque na contabilidade municipal, de acordo co a Lei de Responsabilidade Fiscal. 2 ed. São Paulo: Atlas, 2003.

SOUTO, M. J. V. **Desestatização – Privatização, Concessões, Terceirizações e Regulação**. 4. ed. Rio de Janeiro: Lúmen Júris, 2001. 580p.

SOARES, Edvaldo. **Metodologia Científica: Lógica, Epistemologia e Normas**. São Paulo: Atlas, 2003.

SOUSA, M. C. S.. **Bens Públicos e Externalidades**. Brasília, 2007. Disponível em www.unb.br/face/eco/inteco/paginas/textos.html acessado em 27.12.2007.

SHANK, J. K. e GOVINDARAJAN V. **A Revolução dos Custos**. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

SOUTO, M. J. V. **Desestatização: privatização, concessões, terceirizações e regulação**. Rio de janeiro, Editora Lumen Juris, 2001. 4. ed.

VARIAN, H. R. **Microeconomia: princípios básicos uma abordagem moderna**. Rio de Janeiro, Editora Campus. 1999.

VILLELA, A.; MACIEL, C. S. . **A regulação da infra-estrutura econômica**: experiência internacional. Brasília, IPEA. Texto para discussão, n.684, 1999.

ZYLBERSZTAJN, D. **Estruturas de Governança e Coordenação do Agribusiness: uma aplicação da nova economia das Instituições**. São Paulo, 1995. Tese (Livre Docência) Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo – USP.

_____, **Economia da organizações**. www.projetoe.org.br/vteams/tele_01/leitura_01.html (2000). Acessado em: outubro/2007.

WILLIAMSON, O. E. **The economic institutions of capitalism: firms, markets, relational contracting**. New York: Free Press, 1985.

_____, **Economic organization: firms, markets and plicy control**. New York: New York University Press, 1986.

_____, **Comparative economic organization: the analysis of discrete structural alternatives**. *Administrative science quartely*, v. 36, n. 2,p. 269-96, 1991.

_____, **Transactions cost economics and organization theory**. *Journal of Industrial and Corporative Change*, v.2, p. 107-156, 1993.

APÊNDICE A

Item	Ação / Objeto	Autor(es)	Réu(s)	Status atual
1	Ordinária / Aditivo unilateral redução de tarifas 1998 - Acordo aditivo 2000	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR, Rodonorte e Ecovia	União, Estado do Paraná, DER/PR e DNER	Aguarda julgamento recurso – item 1.1
1.1	Apelação / Ausência de intervenção do MPF na homologação do acordo	MPF	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR, Rodonorte, Ecovia, União, Estado do Paraná, DER/PR e DNER	Disponibilização de acórdão no dia 24.10.2007: a Egrégia 3ª Turma do TRF/4ª Região, por unanimidade, conheceu do recurso do Ministério Público, mas negou-lhe provimento e, de ofício, reconheceu a falta de interesse de agir das autoras extinguindo o processo sem resolução do mérito.
11.1.1	Recurso Especial / Intervenção MPF	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR, Rodonorte e Ecovia	MPF	Julgado prejudicado em 24/06/2005, através de decisão monocrática, tendo em vista a decisão de suspeição do Des. Thompson Flores. Processo encaminhado ao STF, sendo o recurso extraordinário conhecido e parcialmente provido. Decisão transitada em julgado em 05/05/06. Processo recebido pelo TRF e em 27.10.2006, remetido para o Gabinete da Desembargadora Federal Silvia Goraieb.
11.1.2	Arguição de Impedimento / Des. Carlos Eduardo Thompson Flores Lenz (egresso do MPF)	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR, Rodonorte e Ecovia		Rejeitada por maioria Interposto Recurso Especial (STJ) e Recurso Extraordinário (STF)
1.1.2.1	Recurso Especial / Impedimento Thompson	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR, Rodonorte e Ecovia		Recurso Especial (STJ) provido para declarar o impedimento do Des. Thompson Flores Lenz. Acórdão publicado em 11/04/2005. Transitado em julgado em 01/06/2005. 25/10/06. Processo baixado para o TRF para novo julgamento. Processo recebido pelo TRF e, em 27.10.2006, remetido para o Gabinete da Desembargadora Federal Silvia Goraieb
2	Ordinária / Inconstitucionalidade da cobrança de pedágio	SETCEPAR, SINDICAM, FETRANSPAR, OCEPAR, FAEP	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR, Rodonorte e Ecovia	Julgada improcedente. Apelação interposta Enviado para TRF
2.1	Apelação	SETCEPAR, SINDICAM, FETRANSPAR, OCEPAR, FAEP	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR, Rodonorte e Ecovia	Des. Thompson, de ofício, declarou-se impedido. Foi redistribuído para a Des. Silvia Goraieb. Não há previsão de julgamento
3	Popular / Inconstitucionalidade da cobrança de pedágio	Deputados estaduais: Ademir Bier, Ângelo Vanhoni e outros	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR, Rodonorte e Ecovia	Julgada improcedente. Apelação interposta para TRF
3.1	Apelação	Deputados estaduais: Ademir Bier, Ângelo Vanhoni e outros	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR, Rodonorte e Ecovia	Autos conclusos com a Dra. Maria Lúcia Luz Leiria desde 25.06.2007.
4	Ordinária / Legalidade da concessão, direito reajuste, necessidade participação União,	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR, Rodonorte e Ecovia	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Em fase de instrução.
4.1	Agravo Instrumento / Efeito preclusivo da cláusula reajuste	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR, Rodonorte e Ecovia	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Negado provimento. Tutela antecipada mantida. Trânsito em julgado
4.2	Agravo Instrumento / Pedido de Assistência ABDC	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR, Rodonorte e Ecovia	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Negado seguimento. Trânsito em julgado
4.3	Agravo Instrumento / Competência Paranavaí vs. Curitiba	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR, Rodonorte e Ecovia	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Agravo provido por unanimidade. Trânsito em julgado.
5	Notificação Judicial / Respeito ao contrato de	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT	Notificação autorizada e realizada. Arquivada

	concessão	do PR, Rodonorte e Ecovia	e DER/PR	
6	Ordinária / Nulidade dos Aditivos Contratuais. Aplicação dos contratos originais e respectivas TIR Com pedido de tutela antecipada	Estado do Paraná e DER/PR	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR, Rodonorte e Ecovia	No dia 28.08.2007 houve despacho determinando a suspensão do andamento por 1 ano (em razão da prejudicialidade em relação aos autos 980017501-6). Interposto Ag. Retido pela Ecovia, mas a decisão foi mantida e, ainda, deferiu o pedido de vista do DER. Atualmente os autos estão em carga com a Dra. Joseane Luzia Silva (DER).
6.1	Agravo de Instrumento / Remessa do processo para o STF – alegado conflito federativo	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR, Rodonorte e Ecovia	Estado do Paraná e DER/PR	Agravo provido, tendo transitado em julgado em 17/02/06. Baixa do processo à vara de origem.
7	Civil Pública / Nulidade dos reajustes tarifários 2005	PROCON-PR, Secretaria de Estado de Justiça e Cidadania e Algaci Ormário Túlio	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR, Rodonorte e Ecovia	Esta é a antiga ACP 1419/2005 da 11ª VC. Depois ela foi para a 3ª VFZ com o nº 31491/0000 e agora está na JF. O juiz federal Nicolau Konkel Junior pediu para que as concessionárias indicassem processos semelhantes para que fosse averiguada possível litispendência.
7.1	Agravo de Instrumento / Negativa da tutela antecipada	PROCON-PR, Secretaria de Estado de Justiça e Cidadania e Algaci Ormário Túlio	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR, Rodonorte e Ecovia	Recurso convertido em agravo retido. Falta de urgência e relevância. Baixa à origem
8	Civil Pública / Indisponibilidade de alternativa de meio de pagamento da tarifa de pedágio	PROCON-PR, Secretaria de Estado de Justiça e Cidadania e Algaci Ormário Túlio	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR, Rodonorte e Ecovia	Aguardando apreciação dos nossos embargos declaratórios opostos em face da decisão que determinou a especificação de provas.
9	Mandado de Segurança Suspensão dos efeitos da Lei Estadual n.º 15607/2007, isenção ao veículos emplacados no município das praça de pedágio	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR, Rodonorte e Ecovia	Governador do Estado do Paraná, Mesa Diretora da Assembléia Legislativa do Estado do Paraná	Liminar deferida para suspender os efeitos da lei. Agravo regimental do Estado do Paraná ajuizado e em fase de julgamento
10	Ordinária / Ilegalidade da Comissão de Auditoria Avaliação para fins de Encampação	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR e Ecovia	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Sentença de procedência. Decretado nulo o decreto que criou a Comissão de Auditoria e Avaliação. Estado do Paraná condenado a garantir contraditório e ampla defesa e não criar comissões unilaterais de avaliação. Os entes federais não receberam condenação.
10.1	Agravo Instrumento / Revogação da tutela antecipada que suspendia os trabalhos da comissão	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR e Ecovia	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Provido por maioria para declarar ilegal auditoria realizada sem contraditório.
11	Ordinária / Impedir encampação sem prévia indenização – Denúncia convênios	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR e Ecovia	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Apensada à Ação Popular Rafael Justus de Brito. Julgada parcialmente procedente em 15/07/2005, para proibir encampação sem justa indenização. Julgada também a ação popular em termos análogos, todavia cominado multa aos réus. Apelação do Estado interposta
12	Notificação / Denúncia convênios	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR e Ecovia	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Notificação autorizada e realizada. Arquivada
13	Prestação de contas quanto as multas arrecadadas	Econorte, Viapar, Cataratas, Caminhos do PR e Ecovia	Estado do Paraná, DER, ANTT, DNIT, União	Despacho determinando a exclusão da União, do DNIT e ANTT do pólo passivo e declinou da competência para a Justiça Estadual.
14	Ordinária / Desapropriação	Econorte, Viapar, Cataratas e Ecovia	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Petição inicial indeferida. Desistência homologada
15	Ordinária / Desapropriação	Econorte, Viapar, Ecovia e acionistas	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Liminar concedida para sustar efeitos da desapropriação.
15.1	Agravo Instrumento / Declínio de competência para Curitiba	Econorte, Viapar, Ecovia e acionistas	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Concedida liminar para manter processo em Brasília
15.2	Agravo Instrumento / Ilegitimidade passiva do DNIT	DNIT	Econorte, Viapar, Ecovia e acionistas	Efeito suspensivo negado. Aguarda julgamento.
15.3	Agravo Instrumento / Estado Paraná	Econorte, Viapar, Ecovia e acionistas	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT	Efeito suspensivo negado Aguarda julgamento.

	Decisão concessiva liminar		e DER/PR	
16	Ordinária / “4ª Via” (revisão unilateral de tarifas)	Econorte, Viapar e Ecovia	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Julgada procedente para determinar que o Estado se abstenha de revisar tarifárias sem o devido processo legal e participação dos entes federais. Estado apelou.
16.1	Apelação / extinção ação 4ª via	Econorte, Viapar e Ecovia	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Apelação provida para determinar o regular processamento do feito Extração de carta de sentença para Juízo de origem
16.2	Apelação / Sentença de procedência	Econorte, Viapar e Ecovia	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Aguarda trâmite para o TRF.
16.3	Carta de Sentença	Econorte, Viapar e Ecovia	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Tutela antecipada deferida para sustar os efeitos das Portarias 681 e 676 e corrigir tarifas. Processo anexado à ação ordinária – item 14
16.3.1	Suspensão de Execução de Liminar	Estado do Paraná e DER/PR	Econorte, Viapar e Ecovia	Suspensão indeferida.
16.3.2	Suspensão de Execução de Liminar	MPF	Econorte, Viapar e Ecovia	Suspensão indeferida
16.3.3	Agravo de Instrumento	Estado do Paraná e DER/PR	Econorte, Viapar e Ecovia	Estado desistiu do agravo. Processo arquivado
17	Medida Cautelar / Inconstitucionalidade da cobrança de pedágio	Município Ribeirão Claro	Econorte	Indeferida liminar pleiteada para sustar cobrança. Processo suspenso para ser sentenciado em conjunto com os autos do item 29.
17.1	Agravo Instrumento / Decisão de que negou liminar	Município Ribeirão Claro	Econorte, União, Estado do Paraná, DNIT e DER/PR	Agravo provido para sustar cobrança. Interposto RESP e REXT. RESP admitido. Denegado seguimento ao recurso extraordinário. Interposto agravo ao STF
17.1.1	Recurso Especial / Decisão de que negou liminar	Econorte	Município Ribeirão Claro	RESP provido, por unanimidade, para anular o acórdão do TRF da 4ª Região e determinar que o tribunal aprecie as razões de defesa
17.2	Agravo Instrumento / Negativa de inclusão do Estado e DER no pólo ativo da demanda	Estado do Paraná e DER/PR	Econorte, União e DNIT	Efeito suspensivo negado. A turma negou provimento ao recurso, mantendo o Estado do PR no pólo passivo da lide. Interposto RESP pelo Estado do PR, que foi admitido. Aguarda autuação no STJ
18	Civil Pública / principal da cautelar item 15 acima	Município Ribeirão Claro	Econorte	Pedido de antecipação de tutela indeferido. Processo suspenso para ser sentenciado em conjunto com os autos do item 31.
19	Ordinária / Conserva pelo DER/PR das rodovias estaduais e indenização caso providas as ações que tratam os itens 15 e 16 acima	Econorte	Município Ribeirão Claro, Estado do Paraná, DER/PR, União Federal, DNIT e ANTT	Indeferido pedidos de suspensão da ação civil pública e medida cautelar. Processo suspenso para ser sentenciado em conjunto com os autos do item 29.
20	Popular / Nulidade do Termo Aditivo 34/2002	Daniel Krueger Montoya	Econorte, União, Estado do Paraná, DER/PR, Jaime Lerner e Joao Henrique de Almeida Sousa	Antecipação de tutela negada. Declinado da competência, por conexão aos autos n. 2004.70.13.000850-0 (item 16)
20.1	Agravo Instrumento / Decisão que negou antecipação tutela	Daniel Krueger Montoya	Econorte, União, Estado do Paraná, DER/PR, Jaime Lerner e Joao Henrique de Almeida Sousa	Efeito suspensivo negado. Julgamento em definitivo negando provimento
21	Ordinária / Caducidade – Impugnação rito membros comissão	Econorte	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Antecipação de tutela indeferida
22	Ordinária / Desapropriação – acionistas minoritários	Acciona do Brasil Ltda. e demais acionistas da Econorte	Estado do Paraná, DER, DNIT e União	Antecipação de tutela indeferida. Redistribuída por dependência ao processo descrito no item 19
22.1	Agravo Instrumento / Decisão indeferitória antecipação tutela	Acciona do Brasil Ltda. e demais acionistas da Econorte	Estado do Paraná, DER, DNIT e União	Agravo provido para suspender efeitos do decreto desapropriação
22.2	Agravo Instrumento / Decisão que declinou competência para seção judiciária do PR	Acciona do Brasil Ltda. e demais acionistas da Econorte	Estado do Paraná, DER, DNIT e União	Agravo provido para confirmar a competência da 16ª Vara Federal, onde tramita ação em que a Econorte é autora

23	Ordinária / Reajuste tarifas 2003	Econorte	União, Estado do Paraná, ANTT e DER/PR	Competência fixada em Curitiba. Tutela antecipada para autorizar reajuste
23.1	Suspensão de Liminar / Estado do Paraná	Estado do Paraná	Econorte, União, ANTT e DER/PR	Pedido deferido para suspender a execução da liminar.
23.2	Agravo Regimental na Suspensão de Liminar	Econorte	Estado do Paraná	Agravo provido por maioria de votos para confirmar decisão de 1ª instância autorizadora do reajuste
23.3	Suspensão de Liminar / Estado do Paraná	Estado do Paraná	Econorte, União, ANTT e DER/PR	Pedido deferido para suspender a execução da liminar.
23.4	Agravo Regimental na Suspensão de Liminar	Econorte	Estado do Paraná	Agravo provido por unanimidade para autorizar reajuste
24	Ação Civil Pública / Nulidade do reajuste de 2002	ABDC – Associação Brasileira de Defesa do Consumidor, Estado do Paraná, DER/PR (estes dois últimos assistentes litisconsorciais)	Econorte, União e DNIT	Antecipação de tutela para suspender reajuste 2003. Tutela cassada por decisão agravo de instrumento. Exceção de incompetência do foro federal de Paranavai provida em 2º grau, encaminhada para o foro federal de Curitiba
25	Ordinária / Aplicação do degrau tarifário 2003	Econorte	União, Estado do Paraná, ANTT e DER/PR	Antecipação de tutela deferida para aplicação do degrau. Logo após suspensão pelo TRF
25.1	Suspensão de Liminar / Estado do Paraná	Estado do Paraná	Econorte	Pedido deferido para suspender a execução de liminar
25.2	Agravo Regimental na Suspensão de Liminar	Econorte	Estado do Paraná	Agravo provido. Execução de liminar mantida em definitivo
26	Ordinária/ Reequilíbrio contratual	Econorte	Estado do Paraná, DER-PR, União e ANTT	Liminar indeferida. Perícia designada. Perito do Juízo: Tendências Consultoria Integrada
27	Ordinária / TIR do Projeto vs. TIR do Acionista	Estado do Paraná e DER-PR	Econorte, União, DNIT e ANTT	Sentença extinguiu o processo sem julgamento do mérito. Apelação interposta pelo Estado do PR
27.1	Apelação / decisão que julgou extinta e negou o pedido liminar	Estado do Paraná e DER-PR	Econorte, União, DNIT e ANTT	Concluso ao relator
28	Medida Cautelar / Ação Lucros de Balanço vs. Reajuste Tarifário 2005 (PHX)	DER/PR	Econorte	Sentença extinguiu o processo por falta de legitimidade ativa do autor
28.1	Agravo de instrumento	DER/PR	Econorte	Recurso julgado prejudicado em razão da sentença.
28.2	Apelação Cível	DER/PR	Econorte	Aguarda julgamento
29	Civil Pública / Inexistência via alternativa	MPF	Econorte, Viapar e Rodonorte, Estado do Paraná, DER-PR, União e DNER	Liminar indeferida. Aguarda julgamento.
30	Civil Pública / Inexistência via alternativa	MPF	Econorte, Viapar e Rodonorte, Estado do Paraná, DER-PR, União e DNER	Aguarda julgamento
31	Civil Pública / Nulidade na cobrança do Pedágio, do Termo Aditivo n. 34/2002, do Contrato de Concessão e do Convênio de Delegação	MPF	Econorte, DNIT, União, Estado do Paraná e DER-PR	Tutela Antecipada deferida para suspender a cobrança do pedágio na Praça de Jacarezinho.
31.1	Agravo de Instrumento	Econorte	MPF	Deferido efeito suspensivo e ativo ao Agravo de Instrumento. Aguarda julgamento em definitivo.
31.2	Agravo de Instrumento	União Federal	MPF	Aguarda julgamento
31.3	Agravo de Instrumento	Estado do Paraná	MPF	Aguarda julgamento
32	Ordinária / Reajuste 2006	Econorte	ANTT, União, Estado do Paraná e DER-PR	Deferida liminar
33	Civil Pública / Declaração Inconstitucionalidade da Lei 550/90 Município de Floresta, PR	MPE	Viapar, Estado do Paraná, DER/PR	Julgada improcedente. Apelação do MP improvida. Recurso Especial do MP provido. Trânsito em Julgado em 09.08.2005.
33.1	Apelação Cível	MPE	Viapar, Estado do Paraná, DER/PR	Apelação do Ministério Público improvida
33.2	Recurso Especial	MPE	Viapar, Estado do Paraná, DER/PR	Recurso Especial do Ministério Público Provido – Agravo Regimental improvido – Interposto. Embargos de Declaração rejeitados. Trânsito em Julgado em

				09.08.2005.
34	Civil Pública / Nulidade do reajuste de 2002	ABDC – Associação Brasileira de Defesa do Consumidor, Estado do Paraná, DER/PR (estes dois últimos assistentes litisconsorciais)	Viapar, União e DNIT	Antecipação de tutela para suspender reajuste 2003. Tutela cassada por decisão agravo de instrumento. Exceção de incompetência do foro federal de Paranavá provida em 2º grau, encaminhada para o foro federal de Curitiba
35	Civil Pública / Inconstitucionalidade da cobrança de pedágio	MPF, ADECOM e MP	Viapar, União, Estado do Paraná, DNER, DER/PR	Julgada improcedente. Apelação interposta
35.1	Apelação	ADECOM	Viapar, União, Estado do Paraná, DNER, DER/PR	Aguarda julgamento
36	Civil Pública / Inexistência via alternativa	MPF	Viapar	Julgada parcialmente procedente. Apelação da Viapar e MPF
36.1	Apelação	Viapar	MPF	Negado provimento Recurso Especial e Recurso Extraordinário interpostos
36.2	Apelação	MPF	Viapar	Apelação provida
36.3	Recurso Especial	Viapar	MPF	O STJ, por unanimidade, deu provimento aos Recursos do DER/PR, DNER e União, e parcial provimento ao Recurso da Viapar, ao entender cabível a cobrança da tarifa do pedágio mesmo sem a existência de via alternativa. Em face da referida decisão foi interposto Recurso Extraordinário pelo Ministério Público em 01.08.2005.
36.4	Recurso Extraordinário	Viapar	MPF	Data de entrada no STF: 02/03/2006. Concluso com o Relator Min. Sepúlveda Pertence (07.08.2006)
37	Ordinária / Aplicação do reajuste tarifas 2003	Viapar	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Tutela antecipada para autorizar reajuste
37.1	Suspensão de Liminar	Estado do Paraná	Viapar	Pedido deferido para suspender a execução da liminar.
37.2	Agravo Regimental na Suspensão de Liminar	Viapar	Estado do Paraná	Agravo provido por maioria de votos para confirmar decisão de 1ª instância autorizadora do reajuste
37.3	Suspensão de Liminar	Estado do Paraná	Viapar	Pedido deferido para suspender a execução da liminar.
37.4	Agravo Regimental na Suspensão de Liminar	Viapar	Estado do Paraná	Agravo provido por unanimidade para autorizar reajuste
38	Ordinária / TIR do Projeto vs. TIR do Acionista	Estado do Paraná e DER/PR	Viapar, União, ANTT e DNIT	Ação extinta sem julgamento do mérito. Recurso de Apelação (duplo efeito) pelo DER/Estado do Paraná. Encaminhado ao TRF em 02/05.
38.1	Apelação	Viapar	Estado do Paraná e DER/PR	Distribuídos em 25.01.2006 para Juiz Convocado Joel Ilan Paciornik.
39	Medida Cautelar Ação Lucros de Balanço vs. Reajuste Tarifário 2005 (PHX)	DER/PR	Viapar	Julgada improcedente em 10.05.2006.
39.1.	Agravo de Instrumento	DER/PR	Viapar	Dado provimento ao Agravo do DER/PR. Opostos Embargos de Declaração pela Viapar 10/05/2006.
40	Ação sob o rito ordinário com pedido urgente de antecipação de tutela referente ao contorno de Mandaguari.	VIAPAR	DER, Estado do Paraná, União, DNIT, ANTT	Antecipação de tutela deferida em parte. Interposto pedido, por parte do DER, de ampliação de prazo e de revisão da liminar.
41	Civil Pública / Inconstitucionalidade da cobrança - Inexistência via alternativa	MPF	Rodovia das Cataratas e Viapar	Julgada procedente. Apelação interposta pela Rodovia das Cataratas. Contra-razões em Embargos por Cataratas.
41.1	Apelação Cível	Rodovia das Cataratas e Viapar	MPF	Apelação provida, sendo publicada a decisão em 16/11/05, como trânsito em julgado em 19/12/05. Interposto Embargos Infringentes pelo MPF, o qual aguarda julgamento.
42	Ordinária / Caducidade – Impugnação do rito e membros da comissão	Viapar e Ecovia	União Federal, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Despacho determinando a citação dos réus. Liminar não apreciada
42.1	Agravo Instrumento /	Viapar e Ecovia	União Federal, Estado	Concedida liminar para manter processo em

	Declínio de competência para Curitiba		do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Brasília
42.2	Agravo Instrumento / Não apreciação da liminar	Viapar e Ecovia	União Federal, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Concedida liminar (efeito suspensivo) para sustar o processo de caducidade
43	Civil Pública / Inconstitucionalidade da cobrança - Inexistência via alternativa	MPF	Rodovia das Cataratas	Julgada procedente. Apelação não provida. Interposto Recurso Especial. Aguarda julgamento pelo STJ
43.1	Apelação Cível	Rodovia das Cataratas	MPF	Decisão ministro relator dando provimento ao agravo, exercendo juízo de retratação.
43.2	Recurso Especial	Rodovia das Cataratas	MPF	Negado provimento ao Recurso Especial do MPF. Juntada de embargos de declaração
44	Civil Pública / Inconstitucionalidade da cobrança - Inexistência via alternativa	MPF	Rodovia das Cataratas	Sentença de improcedência. Trânsito em julgado sem recurso. Arquivado.
45	Ordinária / Cataratas vs DER - Liberação investimentos referente à duplicações	Rodovia das Cataratas	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Mantida a decisão agravada. Intime-se a ANTT
46	Ordinária / Aplicação do reajuste tarifas 2003	Rodovia das Cataratas	União, Estado do Paraná, ANTT e DER/PR	Tutela antecipada deferida para autorizar reajuste. Decisão interlocutória determinando que o recurso fique retido.
47	Civil Pública / Nulidade do reajuste de 2002	ABDC - Associação Brasileira de Defesa do Consumidor, Estado do Paraná, DER/PR (estes dois últimos assistentes litisconsorciais)	Caminhos do Paraná, União e DNIT	Antecipação de tutela para suspender reajuste 2003. Tutela cassada por decisão em agravo de instrumento. Exceção de incompetência do foro federal de Paranavaí provida em 2º grau, encaminhada para o foro federal de Curitiba. Despacho determinando a manifestação do Estado do Paraná e do Der acerca do interesse no prosseguimento do feito.
48	Ordinária / TIR do Projeto vs. TIR do Acionista	Estado do Paraná e DER/PR	Caminhos do Paraná, União, DNIT e ANTT	Ação extinta sem julgamento do mérito. Recurso de Apelação (duplo efeito) pelo DER/Estado do Paraná. Encaminhado ao TRF em 02/05.
48.1	Apelação	Estado do Paraná e DER/PR	Caminhos do Paraná, União, DNIT e ANTT	Negado provimento ao recurso de apelação. Apresentado Embargos de Declaração, estando pendente de julgamento.
48.2	Reconvenção / equilíbrio econômico financeiro do contrato	Rodovia das Cataratas	União, Estado do Paraná, ANTT e DER/PR	Juntada contestação da ANTT em resposta à reconvenção.
49	Ordinária / Aplicação do reajuste de tarifas 2004	Rodovia das Cataratas	União, Estado do Paraná, ANTT e DER/PR	Julgada extinta sem análise do mérito. Interposta apelação
49.1.	Apelação	Rodovia das Cataratas	União, Estado do Paraná, ANTT e DER/PR	Apelação improvida. Aguarda lavratura voto divergente.
50	Popular / Nulidade do aditivo que cria a praça de pedágio da Lapa	Daniel Kruger Montoya (estagiário do escritório PHX)	Caminhos do Paraná, União, Estado do Paraná, DNER, Jaime Lerner, João Henrique de Almeida Sousa	Despacho determinando a intimação das partes do retorno dos autos do TRF/4ª região com a indicação de que "nada sendo requerido, arquivem-se". No dia 31.10, houve decurso de prazo sem manifestação das partes. Remessa dos autos para a AGU.
50.1	Agravo Instrumento / decisão que indeferiu a liminar	Daniel Kruger Montoya (estagiário do escritório PHX)	Caminhos do Paraná, União, Estado do Paraná, DNER, Jaime Lerner, João Henrique de Almeida Sousa	Efeito suspensivo negado. Julgado improvido.
50.2	Agravo Instrumento / decisão que indeferiu embargos	Caminhos do Paraná	Caminhos do Paraná, União, Estado do Paraná, DNER, Jaime Lerner, João Henrique de Almeida Sousa	Negado efeito suspensivo. Autos conclusos (Dr. Valdemar Capeletti).
51	Ordinária / Aplicação do reajuste de tarifas 2003	Caminhos do Paraná	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Desistência homologada. Arquivada
52	Ordinária / TIR do Projeto vs. TIR do Acionista	Estado do Paraná e DER/PR	Caminhos do Paraná, União, DNIT e ANTT	Recurso de Apelação (duplo efeito) pelo DER/Estado do Paraná. Encaminhado ao TRF em 02/05. Tal recurso foi negado por

				unanimidade. Em 23.05.2007 foi feita a remessa para a 4ª VF. Alterada a classe do processo para Execução de Sentença.
53	Ordinária /Aplicação do reajuste de tarifas 2003	Caminhos do Paraná	Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Tutela antecipada deferida para autorizar reajuste de tarifas. Juntada petição da AGU e contestação do DNIT. Aguardando perícia (destaca-se que esta perícia é conjunta com a dos autos 2005.70.00.014409-5).
54	Ordinária / Retomada aditivos contratuais	Caminhos do Paraná	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Deferido pedido liminar, com aplicação de reajuste tarifário. Interposto Embargos de declaração para esclarecer sobre a aplicabilidade da liminar. Acolhidos embargos. Interposto Agravo de instrumento, sendo mantida a decisão agravada. Peticionado quanto ao oferecimento de quesitos pelo DER e Estado do Paraná. Oposto embargos de declaração sendo o mesmo rejeitado. Apresentado agravo retido. Manteve-se a decisão agravada. Atualmente, encontra-se aguardando perícia (destaca-se que esta perícia é conjunta com a dos autos 2005.70.00.006678-3).
54.1	Agravo de Instrumento	Estado do Paraná, DER/PR	Caminhos do Paraná	Negado efeito suspensivo, permanecendo a aplicação do pedido liminar.
55	Civil Pública / Cumprimento obrigação contratual – sinalização	MPF	Caminhos do Paraná, União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Em 29.01.2007 foi publicada decisão que negou provimento aos ED e fixou a Vara Federal de Guarapuava como competente, além de excluir do pólo passivo do feito a ANTT, a União, o Estado do Paraná e o DER. No dia 31.08, foi deferido o pedido de assistência feito por parte do DER/PR.
56	Civil Pública/ Anulação Termo Aditivo 086/02 – alegação de Improbidade Administrativa	MPF	Caminhos do Paraná, Estado do PR, DER/PR, Luiz Henrique T. Baldez, João Henrique de Almeida Souza, Jaime Lerner, Wilson Justus Soares, Paulinho Dalmaz, Gilberto P. Loyola, Jose J. Terbai Junior, Luiz Roberto Castellallar	Concedida liminar determinando a suspensão da cobrança da cobrança da tarifa da Praça da Lapa. Citação das partes.Decisão determinando a União e Estado do Paraná e Der no pólo ativo. Apresentado Embargos de Declaração e Agravo de Instrumento pelos Réus. Em 21.05.2007, houve um despacho determinando que se aguarda-se a decisão do Agravo de Instrumento. Desta forma, os autos encontram-se suspensos.
56.1	Agravo de instrumento / Contra Decisão liminar que suspendia os efeitos do termo aditivo	Caminhos do Paraná	MPF	Determinado efeito suspensivo ao recurso. Em 10/05/06, foi negado seguimento ao agravo. Aguardando publicação.Autos remetidos a vara de origem.
57	Medida Cautelar Inominada/ Ação Lucros de Balanço vs. Reajuste Tarifário 2005 (patrocínio escritório PHX)	DER/PR	Caminhos do Paraná, União, ANTT e DNIT	Proferida em 24/03/06, sentença sem julgamento do mérito. Interposto pelo DER recurso de Apelação, sendo apresentada contra-razões pela Caminhos em 16/05/06. Processo encaminhado ao TRF.
58	Civil Pública Inconstitucionalidade da cobrança – Inexistência via alternativa	MPF	Caminhos do Paraná, Rodonorte, Ecovia, União, Estado do Paraná, DER/PR e DNER	Julgada improcedente. MPF interpôs apelação
58.1	Apelação Cível	Caminhos do Paraná, Rodonorte e Ecovia	MPF	Apelação provida por unanimidade. Embargos de declaração improvidos. Embargos infringentes providos para sustentar que cabe ao Estado oferecer vias alternativas e que a cobrança permanece até tal condição. Interpostos RESP ao STJ e REXT ao STF. Tanto os RESP quanto os REXT foram admitidos. RESP nº 980723 concluso, desde 30.08.2007, com a ministra Eliana Calmon.
59	Civil Pública / Inconstitucionalidade da cobrança – Inexistência via alternativa	MPF	Caminhos do Paraná, Rodonorte, União, Estado do Paraná, DER/PR e DNER	Julgada procedente em 20/05/2002. Apelação interposta pelas Concessionárias
59.1	Apelação Cível	Caminhos do Paraná e Rodonorte	MPF	Recurso recebido com efeito suspensivo. Aguarda julgamento definitivo. Recurso de apelação julgado provido. Publicado em

				30/11/05. Apresentado Embargos de Declaração pelo MPF, sendo negado provimento. Embargos Infringentes por parte do MPF. Foram apresentadas contra-razões. Negado provimento, por maioria, aos embargos infringentes. REXT interposto pelo MPF. Apresentadas contra-razões. REXT admitido. Trata-se do REXT 565874 que encontra-se concluso com o relator (Dr. Carlos Britto). Destaca-se que há parecer da PGR pelo provimento do recurso.
60	Reajuste de 2006	Caminhos do Paraná	Estado do Paraná, DER e outros	Deferida tutela antecipada, para implantação da tarifa. Protocolado recurso pelo DER/ PR para suspensão da liminar (2006.04.00.00.039504-5) Processo em fase de produção de prova pericial, com nomeação de perito e apresentação de quesitos
61	Ação Civil Pública / Compensar resultados obtidos a maior entre 1998 a 2005, com redução de tarifa, em virtude da redução de encargos.	DER/PR	Caminhos do Paraná, União, DNIT e Estado do Paraná.	Liminar indeferida. Contestação e Embargos declaratórios foram apresentados. Redistribuição por dependência ao processo 20057000014409-5. Reconhecida a presença do DNIT, União e Estado do Paraná como litisconsortes passivos necessários. Agravo retido interposto pelo DER. Manteve-se a decisão agravada. Agravo Retido da União e do Estado do Paraná. Aguardando apreciação.
62	Ordinária / Aplicação do reajuste tarifas 2003	Rodonorte	Estado do Paraná, DNIT, ANTT, DER/PR	Competência Curitiba. Tutela antecipada para autorizar reajuste. Em fase pericial.
62.1	Suspensão de Liminar / Impedir reajuste de tarifas	Estado do Paraná	Rodonorte	Pedido deferido para suspender a execução da liminar.
62.2	Agravo Regimental na Suspensão de Liminar	Rodonorte	Estado do Paraná	Agravo provido por maioria de votos para confirmar decisão de 1ª instância autorizadora do reajuste
62.3	Suspensão de Liminar / Impedir reajuste de tarifas	Estado do Paraná	Rodonorte	Pedido deferido para suspender a execução da liminar.
62.4	Agravo Regimental na Suspensão de Liminar	Rodonorte	Estado do Paraná	Agravo provido por unanimidade para autorizar reajuste
63	Civil Pública / Nulidade do reajuste de 2002	ABDC – Associação Brasileira de Defesa do Consumidor, Estado do Paraná, DER/PR (estes dois últimos assistentes litisconsorciais)	Rodonorte, União e DNIT	Antecipação de tutela para suspender reajuste 2003. Tutela cassada por decisão em agravo de instrumento. Exceção de incompetência do foro federal de Paranavaí provida em 2º grau, encaminhada para o foro federal de Curitiba. Intimação da parte autora para dizer sobre o prosseguimento do processo (14.11.2006).
64	Ordinária / Impedir Desapropriação de ações	Rodonorte e acionistas	União, Estado do Paraná, DNIT, e DER/PR	Liminar indeferida. Agravo interposto. Aguarda contestações. Feito suspenso.
64.1	Agravo de instrumento / decisão que indeferiu liminar	Rodonorte	União, Estado do Paraná, DNIT, e DER/PR	Efeito suspensivo deferido. Aguarda julgamento no STJ.. Matéria julgada inclusive no STJ anulando o decreto expropriatório
65	Ordinária / Suspender trabalhos comissão que declararia caducidade	Rodonorte	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT, e DER/PR	Liminar anulando os efeitos da Portaria de Caducidade. Feito suspenso.
66	Ordinária/ Aplicação do reajuste de tarifas 2006	Rodonorte	DER, União, ANTT	Concedida liminar .
67	Ordinária / Aplicação do reajuste de tarifas 2003	Ecovia	União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR	Tutela antecipada para autorizar reajuste.
67.1	Suspensão de Liminar / Impedir reajuste de tarifas	Estado do Paraná	Ecovia	Pedido deferido para suspender a execução da liminar.
67.2	Agravo Regimental na Suspensão de Liminar	Ecovia	Estado do Paraná	Agravo provido por maioria de votos para confirmar decisão de 1ª instância autorizadora do reajuste
67.3	Suspensão de Liminar / Impedir reajuste de	Estado do Paraná	Ecovia	Pedido deferido para suspender a execução da liminar.

	tarifas			
67.4	Agravo Regimental na Suspensão de Liminar	Ecovia	Estado do Paraná	Agravo provido por unanimidade para autorizar reajuste. Arquivado.
68	Civil Pública / Nulidade do reajuste de 2002	ABDC – Associação Brasileira de Defesa do Consumidor, Estado do Paraná, DER/PR (estes dois últimos assistentes litisconsorciais)	Ecovia, União e DNIT	Antecipação de tutela para suspender reajuste 2003. Tutela cassada por decisão em agravo de instrumento. Exceção de incompetência do foro federal de Paranavaí provida em 2º grau, encaminhada para o foro federal de Curitiba. Sentença de extinção em setembro de 2007.
69	Ordinária / Inaplicabilidade do de grau tarifário	Estado do Paraná e DER/PR	Ecovia, União, DNIT e ANTT	Julgada improcedente. Apelação interposta pelo Estado do Paraná
69.1	Agravo de Instrumento / decisão que negou a tutela antecipada	Estado do Paraná e DER/PR	Ecovia, União, DNIT e ANTT	Agravo improvido.
70	Ordinária / Revisão do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato	Ecovia	Estado do Paraná, União, DNIT e ANTT	Em fase de instrução processual. Nomeação de peritos
71	Ordinária / TIR do Projeto vs. TIR do Acionista	Estado do Paraná e DER/PR	Ecovia, União, DNIT e ANTT	Tutela antecipada negada. Julgada extinta sem análise de mérito. Estado apelou da decisão. Apelação improvida. Recurso Especial ao STJ improvido.
72	Ordinária / Lucros de Balanço vs. Reajuste Tarifário 2005	DER/PR	Ecovia e União	Tutela antecipada negada. O DER desistiu da ação. Desistência homologada.
73	Medida Cautelar – Ação Lucros de Balanço vs. Reajuste Tarifário 2005 (PHX)	DER/PR	Ecovia e União	Originalmente distribuída da Justiça Estadual, que declinou da competência. Remetida para a Justiça Federal que negou a tutela antecipada. Aguarda sentença
73.1	Agravo de Instrumento / Decisão que manteve competência da Justiça Federal	DER/PR	Ecovia e União	Agravo convertido em retido. Pedido de reconsideração indeferido
74	Ação Civil Pública/ Lucros de Balanço vs. Reajuste Tarifário 2005	DER/PR	Ecovia e União	Reconhecida a prevenção da 1ª Vara Federal. Tutela antecipada. indeferida.
75	Ordinária / Aplicação do reajuste de tarifas 2006	Ecovia	União, Estado do Paraná, DER/PR DNIT, ANTT e DER/PR	Tutela antecipada para autorizar reajuste. Sentença de procedência em outubro de 2007, confirmando a liminar e autorizando o reajuste.
75.1	Suspensão de liminar / Aplicação do reajuste de tarifas 2006	DER/PR	União, Ecovia, DNIT, ANTT e DER/PR	Suspensão de liminar Indeferida.

Fonte: Dados da ABCR

APENDICE A Resumo de ações judiciais envolvendo as concessionárias de Rodovias do Paraná de 1996 até outubro 2007.

LEGENDA

a) concessionárias:

Empresa Concessionária de Rodovias do Norte Econorte – Lote 1

Viapar - Rodovias Integradas do Paraná S/A – Lote 2

Rodovia das Cataratas S/A – Lote 3

Caminhos do Paraná S/A – Lote 4

Rodonorte – Concessionária de Rodovias Integradas S/A – Lote 5

Concessionária Ecovia Caminho do Mar S/A - Lote 6

b) geral:

ABDC – Associação Brasileira de Defesa do Consumidor;
ADECON - Associação de Defesa do Consumidor de Maringá;
MP, MPE – Ministério Público do Estado do Paraná;
MPF – Ministério Público Federal;
PHX – Pedro Henrique Xavier.

APÊNDICE B

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)