



A TABELA DA DISCÓRDIA UMA BREVE ANÁLISE DA POLÍTICA DE PREÇOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS SOB A ÓTICA DA REGULAÇÃO E DA DEFESA DA CONCORRÊNCIA

Victor Hugo-Pereira
Alexandra Patricia Albareda

RESUMO

A greve nacional dos caminhoneiros ocorrida em maio de 2018 trouxe caos e insegurança aos brasileiros, por meio de uma crise de desabastecimento de insumos e produtos sem precedentes, afetando toda a sociedade. A partir deste episódio, os trabalhadores do setor conseguiram externar suas dificuldades, como os altos custos logísticos e a concorrência predatória. Como forma de encerrar a greve, o Governo Federal estabeleceu, entre outras medidas, uma política de tabelamento de preços mínimos de fretes. Este estudo pretende analisar este cenário, realizando uma breve análise sobre o setor de transporte rodoviário de cargas a fim de responder se o Brasil precisa desta política de tabelamento, por meio de pesquisa bibliográfica e documental baseada em documentos, pareceres e notícias relacionadas ao tema. Concluiu-se que a questão é bem mais profunda e extensa e que a política de transportes deve ser revista urgentemente para o país finalmente se tornar competitivo.

PALAVRAS-CHAVE: políticas públicas. desenvolvimento regional. regulação.

INTRODUÇÃO

Em maio de 2018 foi desencadeada a greve nacional dos caminhoneiros, um movimento aparentemente apartidário e sem liderança definida que buscava demonstrar o descontentamento dos trabalhadores do setor. Com a paralisação da distribuição de produtos essenciais, como alimentos e combustíveis, a sociedade brasileira sofreu uma das maiores crises de abastecimento da história. Em dez dias de paralisação, o prejuízo estimado para a economia brasileira foi de R\$ 15,9 bilhões, aproximadamente 0,2% do Produto Interno Bruto - PIB (BRASIL, 2018a).

Na negociação para encerramento da greve, uma das medidas tomadas pelo Governo Federal foi estipular a política de preços mínimos do transporte rodoviário de cargas, a chamada política de tabelamento de fretes, com o objetivo de proteger os transportadores autônomos de práticas predatórias de mercado.

Contudo, a prática de tabelamento de preços é controversa, desagradando o setor produtivo, que reagiu a esta decisão. Diante do impasse gerado por essa nova política de



tabelamento de fretes, o assunto está pautado no Supremo Tribunal Federal a fim de decidir sobre a constitucionalidade de tal medida.

Logo, o objetivo deste estudo é analisar a situação apresentada, explorando os pontos de vista das partes envolvidas no intuito de avaliar se o Brasil realmente precisa de uma política de preços mínimo do transporte rodoviário de cargas.

Justifica-se o presente estudo dada a importância do tema para o desenvolvimento econômico do país, pois o transporte de cargas é responsável pela distribuição de insumos e produtos de toda a cadeia produtiva e consumidora do país.

Este artigo é um estudo qualitativo, bibliográfico e documental baseado em documentos, pareceres e notícias relacionadas ao problema, atualizados até 30 de janeiro de 2019, e está dividido em 4 seções, incluindo esta introdução, seguido por um breve histórico do transporte rodoviário de cargas, a caracterização da regulação e das práticas concorrenciais do setor de transporte rodoviário de carga e a discussão e conclusão sobre o estudo.

2. BREVE HISTÓRICO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

A implantação de uma eficiente infraestrutura de transportes é uma política pública fundamental para a integração nacional e desenvolvimento socioeconômico de um país. O Brasil, país de dimensões continentais, buscava essa integração desde o início de sua colonização, contudo no século XIX surgiram ações mais robustas.

Segundo Galvão (1996), a construção de ferrovias foi a principal opção de transporte ao fim do século XIX, contudo, por falta de investimentos e interesse em sua expansão no país, o transporte rodoviário surgiu como alternativa viável para a integração no início do século XX. Isso fica explícito no Plano Nacional de Viação, de 1951, que prioriza a infraestrutura rodoviária em detrimento às outras.

De acordo à consultoria Especialistas em Logística e Supply Chain (ILOS) (2014), o custo do transporte rodoviário é significativamente superior ao ferroviário, sendo de US\$ 133 e US\$ 22, respectivamente. No entanto, transportando aproximadamente 61,1% das riquezas do país por rodovias, segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT) (2018), o país se tornou dependente deste modal.

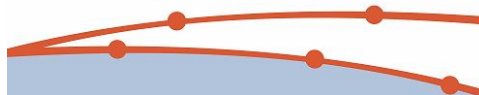


TABELA 1 - MATRIZ DE TRANSPORTES DE CARGA NO BRASIL

Modal	% Participação	Custo estimado por Mil TKU transportado
Rodoviário	61,1	US\$ 133
Ferrovário	20,7	US\$ 22
Aquaviário	13,6	US\$ 30
Dutoviário	4,2	US\$ 25
Aéreo	0,4	US\$ 1.060

FONTE: Adaptada de CNT (2018) e ILOS (2014)

LEGENDA: TKU: Tonelada por quilômetro útil.

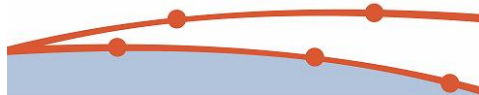
Diante das seguidas crises fiscais nas décadas de 1980 e 1990, os investimentos públicos no setor rodoviário sofreram crescentes cortes (INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA), 2010), precarizando as estradas e gerando consequências diversas, como aumento de tempo de viagem, de acidentes e de custo de transporte.

Assim, surgem as primeiras concessões rodoviárias federais em 1995 (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS (ABCR), 2018), sob a promessa de melhoria da infraestrutura rodoviária, contudo, vindo a encarecer os custos dos transportadores com a cobrança de tarifa de pedágio. Os transportadores autônomos passaram a se organizar a fim de alcançar melhores condições de trabalho, culminando em diversos movimentos grevistas desde então (CLEMENTE, 2001).

O cenário do setor de transporte de cargas mudou ao longo dos anos da década de 2010. A frota circulante de caminhões no Brasil saltou de 2,5 milhões em 2010 para 3,4 milhões em 2018, representando um aumento de 34% de veículos de carga (DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO (DENATRAN), 2018). Parte da expansão pode ser atribuída a seguidos programas de financiamento de veículos pesados, com condições facilitadas¹ como o Procaminhoneiro do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) (ESTADÃO, 2010).

A idade média da frota atual é de 13,2 anos (chegando a 17,2 anos em veículos de autônomos) e a quantidade de caminhoneiros autônomos inscritos no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) subiu de 540 mil em 2011 para 918 mil motoristas em 2015 (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT),

¹ Financiamento em até 96 meses, com carência de seis meses, a taxa de juros de 4,5% ao ano, limitado ao financiamento de um veículo completo (caminhão e carroceria) por mutuário.



2019a). Por outro lado, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2019), o Produto Interno Bruto (PIB) do país, apesar de ter apresentado bons resultados em 2010 e 2011 (7,5% e 4,0% respectivamente), teve queda significativa em 2015 e 2016 (-3,5% e -3,3%, respectivamente), colocando o país tecnicamente em recessão econômica.

TABELA 2 - CENÁRIO BRASILEIRO (FROTA, PIB E DIESEL)

Ano	Frota Circulante de Caminhões	Frota habilitada RNTRC	PIB	Preço Médio Diesel
2010	2.555.940	2.127.126	7,50%	R\$ 2,000
2011	2.732.901	1.615.211	4,00%	R\$ 2,032
2012	2.873.420	1.823.253	1,90%	R\$ 2,151
2013	3.029.798	2.058.866	3,00%	R\$ 2,466
2014	3.167.749	2.239.158	0,50%	R\$ 2,606
2015	3.239.884	2.339.703	-3,50%	R\$ 2,985
2016	3.290.906	1.975.871	-3,30%	R\$ 3,024
2017	3.343.660	1.670.094	1,00%	R\$ 3,323
2018	3.421.144	1.866.623	1,30% ²	R\$ 3,499

FONTE: Adaptado de DENATRAN (2018), ANTT (2019a), IBGE (2019) e AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP) (2018).

Havia um nítido descasamento entre o crescimento da frota habilitada no RNTRC e o crescimento/estagnação da economia brasileira, provavelmente gerando uma maior oferta de serviços de transporte em relação à demanda apresentada, permitindo que os contratantes/embarcadores pudessem negociar preços de fretes mais baixos.

² Projeção do mercado, sendo que o valor oficial será divulgado pelo IBGE em 28 fev. 2019.

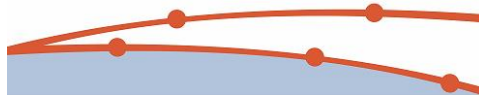
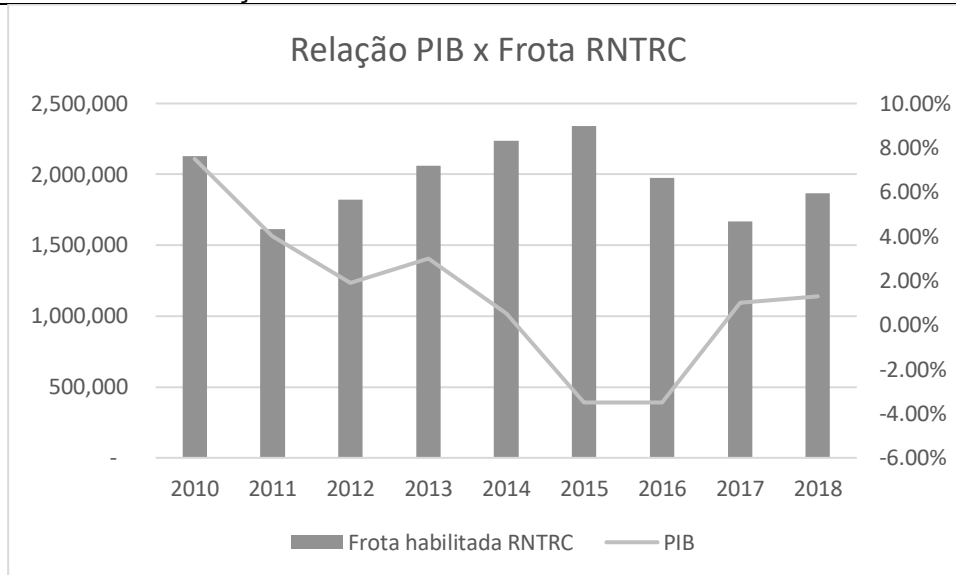


GRÁFICO 1 - RELAÇÃO PIB E FROTA HABILITADA NO RNTRC DE 2010 A 2018



FONTE: Adaptado de IBGE (2019) e ANTT (2019a)

Enquanto isto, o preço médio do óleo diesel, acompanhando os preços internacionais do petróleo, subiu 74,95% no período de 2010 a 2018, pressionando ainda mais a planilha de custos dos transportadores.

Diante desse cenário, os transportadores autônomos, apoiados por parte do empresariado do setor de transportes de cargas, deflagraram novo movimento grevista em maio de 2018, gerando umas das maiores crises de abastecimento da história do Brasil. A principal justificativa apresentada foi o constante aumento do preço do diesel, devido à política de preços flutuantes adotada pela Petrobrás, que vinha inviabilizando o setor, também pressionado por parte dos contratantes/embarcadores pela redução dos valores do frete (BBC BRASIL, 2018).

Pressionado pela sociedade como um todo, o Governo Federal apresentou diversas propostas à categoria, vindo a concluir a negociação no dia 27 de maio de 2018, na Casa Civil, na presença de entidades como a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (ABCAM).

O acordo assinado propunha intervenções na política de preços do diesel, de cobrança de pedágios em eixos suspensos, reserva de 30% dos fretes da Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB) para os transportadores autônomos e a criação de tabela mínima de frete (ABCAM, 2018).

QUADRO 1 - REIVINDICAÇÕES ATENDIDAS PELO GOVERNO FEDERAL

- Redução até 31/12/18 de R\$0,46 no preço diesel,
- Congelamento dos preços do diesel por 60 dias,
- Após os 60 dias, os reajustes no valor acontecerão a cada 30 dias, o que permitirá certa previsibilidade do transportador para cobrança do valor do frete
- Extinção da cobrança de pedágio por eixo suspenso em rodovias federais, estaduais e municipais;
- Tabela mínima de frete
- Determinação para que 30% dos fretes da Conab sejam feitos por caminhoneiros autônomos

FONTE: ABCAM (2018)

A tabela mínima de frete surge como política pública para remuneração integral dos custos dos transportadores autônomos, contudo, cria um imbróglia jurídico e gera um clima de insegurança jurídica no país.

A Medida Provisória (MP) nº 832/2018 (BRASIL, 2018b) institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PPMTRC), atribuindo à ANTT a elaboração semestral de tabela com os preços mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as especificidades das cargas (geral, a granel, frigorificada, perigosa e neogranel).

O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) (BRASIL, 2018c) justifica a medida para promoção de condições razoáveis à realização de fretes no território nacional com adequada retribuição ao serviço prestado, menciona um descasamento entre a oferta de serviços e a demanda, a primeira impulsionada pela política de subsídios à aquisição de novos veículos e esta pela queda da atividade econômica recente e reconhece que o princípio constitucional da livre concorrência deve assegurar a existência digna e a justiça social.

Em resposta à MP nº 832/2018, a Associação do Transporte Rodoviário de Carga do Brasil (ATR Brasil) (BRASIL, 2018d) e Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA Brasil) (BRASIL, 2018e) impetraram as Ações Diretas de Inconstitucionalidade nº 5.956 e 5.959, respectivamente, no Supremo Tribunal Federal - STF³, solicitando liminarmente a suspensão da MP 832 e seguida declaração de inconstitucionalidade por indevida interferência estatal em atividade econômica eminentemente privada.

³ Por sorteio a matéria foi distribuída ao Excelentíssimo Ministro Luiz Fux.



O STF apensou a ADI nº 5.959 à ADI nº 5.956 e solicitou diversas providências, como complementação de informações e manifestações de demais partes interessadas, como o Presidente da República, a ANTT, a Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência – SEPRAC e Superintendência-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE.

Após deferimento da liminar pelo STF em 06/12/2018, o Excelentíssimo Ministro Luiz Fux revisou sua própria decisão 13/12/2018, indeferindo-a até que o Plenário desta Corte se manifeste sobre o mérito da causa, atendendo pedido da Advocacia Geral da União. Ainda não há data marcada para sessão plenária que discutirá o mérito da causa, logo, a PPMTRC está em vigor, a princípio.

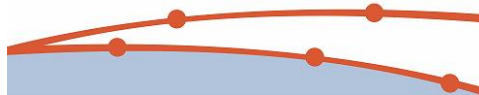
Contudo, entidades do transporte continuam questionando a PPMTRC, sendo que a Federação das Indústrias de São Paulo - FIESP conseguiu, em caráter liminar, abster suas filiadas de autuação por não cumprimento da tabela de frete em decisão da Justiça Federal do Distrito Federal (FOLHA DE S. PAULO, 2019).

De certo, a PPMTRC está sendo contestada por transportadores, embarcadores e demais usuários, sendo que provavelmente a questão será resolvida mais uma vez pelo Judiciário, no processo conhecido como judicialização de políticas públicas.

3. CARACTERIZAÇÃO DA REGULAÇÃO E DAS PRÁTICAS CONCORRENCIAIS DO SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

Os transportes se configuram como elemento fundamental na organização e dinâmica do país, pois são essenciais para os deslocamentos das pessoas, das matérias-primas e dos produtos finais. Logo, a relação dos meios de transporte com as potencialidades de desenvolvimento social e econômico do país é imprescindível para a vitalidade social e econômica da nação (BRASIL, 2018f)

O setor de transporte rodoviário de cargas era regulamentado desde 1980 pela Lei 6.813, de 10 de julho daquele ano (BRASIL, 1980), exigindo a exploração dos serviços de transportes de cargas exclusivamente por brasileiros. Contudo, diante das reformas administrativas das décadas de 1980 e 1990, ampliou-se a visão neoliberal no país, surgindo no arcabouço jurídico a figura das agências reguladoras, autarquias especiais com independência administrativa e autonomia financeira para regulação independente, neutra e imparcial, apolítica e técnica, preocupando-se com o eficiente desenvolvimento da atividade econômica em seu setor (CUÉLLAR, 2008).



Basicamente as agências reguladoras exercem três funções, a função executiva, a função normativa e a função judicante (CUÉLLAR, 2008).

QUADRO 2 – FUNÇÕES TÍPICAS DAS AGÊNCIAS REGULADORAS

Função	Atividade
Executiva	Controle e fiscalização das atividades reguladas, delegação de serviços e aplicação de sanções
Normativa	Criação de normas e regras de funcionamento do mercado regulado
Judicante	Solução de conflitos entre partes interessadas (poder público, mercado regulado e usuários)

FONTE: CUÉLLAR (2008)

3.1 A Regulação do Transporte Rodoviário de Cargas

Após quase 2 anos de tramitação no Congresso Nacional, o Projeto de Lei nº 1615/1999 (BRASIL, 1999) foi convertida, em 5 de junho de 2001, para a Lei nº 10.233/2001 (BRASIL, 2001), criando a ANTT, autarquia especial responsável pela regulação dos setores de transportes terrestres.

QUADRO 3 – ESFERA DE ATUAÇÃO DA ANTT

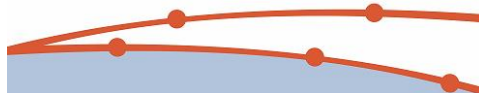
I – o transporte ferroviário de passageiros e cargas ao longo do Sistema Nacional de Viação;
II – a exploração da infra-estrutura ferroviária e o arrendamento dos ativos operacionais correspondentes;
III – o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;
IV – o transporte rodoviário de cargas;
V – a exploração da infra-estrutura rodoviária federal;
VI – o transporte multimodal;
VII – o transporte de cargas especiais e perigosas em rodovias e ferrovias.

FONTE: BRASIL (2001)

A lei 10.233/01 também instituiu o RNTRC, com a gestão sob responsabilidade da ANTT, como requisito obrigatório para o exercício da atividade remunerada de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros⁴.

A partir do RNTRC, a ANTT passou a regular o setor rodoviário de cargas por meio de seus instrumentos normativos (resoluções, portarias), passando a interagir com as partes relacionadas ao mercado (governo, transportadoras, usuários).

⁴ Transportadores de carga própria são isentos de registro.



QUADRO 4 - PRINCIPAIS NORMATIVOS DO SETOR DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS

Lei nº 10.209 (23/03/2001)	Institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências.
Lei nº 10.233 (05/06/2001)	Dispõe sobre criação da Agência Nacional de Transportes Terrestres.
Lei nº 11.442 (05/01/2007)	Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei no 6.813, de 10 de julho de 1980.
Resolução nº 2.885 (09/09/2008)	Estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório e institui os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, aprovação de modelos e sistemas operacionais, as infrações e suas respectivas penalidades.
Resolução nº 3.056 (12/03/2009)	Dispõe sobre o exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, estabelece procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas RNTRC e dá outras providências
Resolução nº 3.658 (19/04/2011)	Regulamenta o art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que “dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980”
Resolução nº 3.665 (04/05/2011)	Atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos.

FONTE: ANTT (2019b)

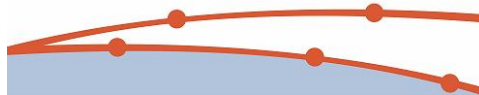
Por previsão legal, os normativos da ANTT devem ser submetidos à participação e controle social, por consultas e audiências públicas⁵, a fim de divulgar propostas de resolução e colher contribuições que as partes relacionadas possam ter quanto aos temas.

Verificou-se que o tabelamento de preço de fretes havia sido tema de discussão em 2015, por meio da Consulta Pública ANTT nº 3/2015 (ANTT, 2015a), quanto à proposta de resolução que tem como objetivo apresentar a metodologia e os parâmetros de referência para cálculo dos custos de frete do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas por conta de terceiros.

O resultado desta consulta foi a Resolução ANTT nº 4.681, de 23 de abril de 2015 (ANTT, 2015b), que propunha a publicação anual de Parâmetros de Referência para Cálculo dos Custos de Frete, porém, sem caráter impositivo.

Até a greve dos caminhoneiros de maio de 2018, prevalecia a premissa da livre negociação entre embarcadores, agenciadores e transportadores quanto às condições contratuais de transporte rodoviário de cargas, mas, como apresentado anteriormente, a pressão dos constantes aumentos do preço do diesel e o excesso de oferta de serviços de

⁵ Previsto na Lei nº 10.233/2001 e internalizado pela Resolução nº 5.624/2017 (ANTT, 2019b).



transporte se transformaram em falha de mercado, na qual o Governo Federal decidiu, politicamente, em estabelecer a PPMTRC, sem consulta prévia ao órgão regulador, a ANTT.

FOTO 1 – GREVE DOS CAMINHONEIROS



FOTO: RODOVIA DOS IMIGRANTES (2018)

3.2 A defesa da concorrência

A livre concorrência é pilar fundamental para o desenvolvimento econômico de uma nação. Por meio dela, as empresas buscam a melhoria constante de seus produtos e serviços, ofertando-os com preços competitivos ao mercado consumidor.

Para atender essa premissa, a Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011 (BRASIL, 2011)⁶ estabeleceu na legislação brasileira o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC), que é o conjunto de órgãos governamentais responsável pela promoção de uma economia competitiva, por meio da prevenção e da repressão de ações que possam limitar ou prejudicar a livre concorrência. Atualmente o SBDC é formado por três órgãos governamentais, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), autarquia federal vinculada ao Ministério da Justiça, a Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEPRAC) e a Secretaria de Acompanhamento Fiscal, Energia e Loteria (SEFEL)⁷, sendo as duas últimas subordinadas ao Ministério da Economia.

⁶ Também conhecida como Nova Lei Antitruste Brasileira – NLAB (BRASIL, 2014)

⁷ Decreto nº 9.266/2018 extinguiu a Secretaria de Acompanhamento Econômico, repartindo suas atribuições entre a SEPRAC e SEFEL



FIGURA 1: SISTEMA BRASILEIRO DE DEFESA DA CONCORRÊNCIA



FONTE: Lei nº 12.529 (BRASIL, 2011) e Decreto nº 9.266/2018 (BRASIL, 2018g).

3.2.1 Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE)

Criado em 1962 com a finalidade de apurar e reprimir os abusos de poder econômico, o CADE assumiu o papel de tribunal administrativo com o advento da reforma administrativa, com conselheiros com mandatos fixos, indicados pelo Executivo e sabatinados pelo Senado (CADE, 2019).

Com a publicação da Lei 12.529/2011, o CADE passa a exigir a submissão prévia de fusões e aquisições de empresas que possam ter efeitos anticompetitivos, prática comum no restante do mundo. A análise prévia trouxe mais segurança jurídica às empresas e maior agilidade à análise dos atos de concentração, finalizando análises de fusão em até 330 dias (CADE, 2019).

O CADE é uma autoridade de defesa da concorrência, em forma de autarquia em regime especial, não se confundindo com a função de uma agência reguladora da concorrência, tendo como responsabilidade julgar e punir administrativamente, em instância única, pessoas físicas e jurídicas que pratiquem infrações à ordem econômica, não havendo recurso para outro órgão. Além disso, o Conselho também analisa atos de concentração, de modo a minimizar possíveis efeitos negativos no ambiente concorrencial de determinado mercado. A regulação de preços, a defesa do consumidor e dos trabalhadores e apuração de práticas criminosas não fazem parte de suas atribuições (CADE, 2019).

QUADRO 5 – FUNÇÕES DO CADE

Preventiva: analisar/decidir sobre as fusões, aquisições de controle, incorporações e outros atos de concentração econômica entre grandes empresas que possam colocar em risco a livre concorrência.

Repressiva: investigar e julgar cartéis e outras condutas nocivas à livre concorrência.

Educativa: instruir o público em geral sobre as diversas condutas que possam prejudicar a livre concorrência; incentivar e estimular estudos e pesquisas acadêmicas sobre o tema; realizar ou apoiar cursos, palestras, seminários e eventos relacionados ao assunto; editar publicações, como a Revista de Direito da Concorrência e cartilhas.

FONTE: CADE (2019).

A pedido do Supremo Tribunal Federal, o CADE foi instado a se manifestar quanto à ADI nº 5956, emitindo o Ofício nº 2547/2018/CADE (CADE, 2018) no qual realiza uma breve exposição sobre o mercado de transportes, considerações sobre tabelamento de preços e sobre intervenção estatal na economia e considerações sobre a relação entre a livre concorrência e a política pública.

Em sua análise, o CADE é categórico em afirmar que o tabelamento gera prejuízos à sociedade brasileira, estimulando a prática da cartelização ao reduzir a competitividade entre os concorrentes ao afetar o mecanismo de equilíbrio de preços e limitando a possibilidade de barganha, possibilitando o surgimento de um peso-morto social, situação na qual há um desequilíbrio em que a demanda consome menos e a oferta “vende” menos do que seria socialmente desejável e do que ocorreria normalmente, caso não houvesse intervenção estatal na economia.

Contudo, o CADE menciona sua isenção antitruste em casos de necessidade de uma política pública estatal poder suplantar a análise concorrencial, desde que atendidos determinados requisitos recomendados pela Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), em caráter excepcional.

QUADRO 6 – REQUISITOS DA OCDE PARA ISENÇÃO ANTITRUSTE

Autonomia da Empresa na Conduta	A conduta teria isenção da análise concorrencial quando o comportamento fosse imposto pela regulação.
Efetiva Supervisão do Ente Setorial	Que haja possibilidade de fiscalização e punição pela autoridade regulatória daqueles que descumprirem os limites concorrenciais da conduta;
Clara Política Setorial de Imunidade Antitruste	É desejável que a isenção da análise concorrencial esteja explícita como justificativa da política pública setorial (transparência), sendo mitigada em favor de outros princípios/bem jurídicos.

FONTE: Adaptado de CADE (2019)

3.2.2 Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEPRAC)

Com a extinção da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) por meio do Decreto nº 9.266, de 15 de janeiro de 2018 (BRASIL, 2018g), a SEPRAC do Ministério da Economia se torna sua sucessora na advocacia da concorrência e pela proposição e análise de medidas que aumentem a produtividade da economia brasileira, objetivando a redução dos custos de realização de negócios no país e a melhoria do ambiente de negócios. Outras funções são o acompanhamento de mercados, a análise de impacto regulatório de políticas públicas setoriais e proposição, coordenação e execução de ações relativas à gestão de políticas de infraestrutura.

Nos termos da NLAB, a SEPRAC é o órgão de advocacia da concorrência (*advocacy*) por excelência, podendo responsabilizar administrativamente a autoridade pública que se esquivar de cumprir sua atividade de promoção da concorrência prevista em lei (BRASIL, 2019a).

A advocacia da concorrência é a atividade de cunho preventivo e não coercitivo que visa promover um ambiente econômico competitivo. Essa atividade é instrumentalizada por meio de ações nos órgãos públicos, com servidores públicos, no setor produtivo e na sociedade em geral.

QUADRO 7 - AÇÕES DO SEPRAC

Público	Ação
Órgãos públicos	Ações de <i>advocacy</i> nos órgãos que possam estar impondo empecilhos à livre concorrência.
Capacitação aos servidores públicos	Realização de palestras, simpósios e cursos do Programa Nacional de Promoção da Concorrência – PNPC, destinados aos servidores públicos.
Setor produtivo	Esclarecendo aos empresários e funcionários as condutas que possam ser reputadas anticompetitivas nos seus respectivos setores.
Sociedade Civil	Esclarecendo como identificar uma conduta anticompetitiva e como dela se proteger. A conscientização do consumidor gera benefícios o aumento de denúncias fundamentadas e dissuasão no mercado.

FONTE: Adaptado de BRASIL (2019a).



Ao SEPRAC também foi solicitado posicionamento quanto à ADI 5956, emitindo o Ofício SEI nº 44/2018/GABIN/SEPRAC-MF (BRASIL, 2018h) no qual realiza sua análise por meio da Nota Técnica nº 11 e avaliando o mérito da questão.

Em relação à MP 832, a SEPRAC compreende a excepcionalidade da medida em afastar a livre concorrência com o objetivo de atender situação urgente (greve), contudo, sugere que sua eficácia tenha a menor amplitude e lapso de tempo possível, a fim de evitar esperados efeitos deletérios.

Também destaca a necessidade de acompanhamento do mercado pelo Poder Público e que seja realizada a análise de impacto regulatório (que deveria ter sido realizada previamente), a fim de evitar que a PPMTRC se torne “um acordo privado de fixação de preços, ou um cartel institucionalizado pelo Estado”, vindo a favorecer apenas determinados setores em detrimento do restante da sociedade (BRASIL, 2018h).

3.2.3 Secretaria de Acompanhamento Fiscal, Energia e Loteria (SEFEL)

A SEFEL tem foco na avaliação e formulação da política fiscal; formulação e acompanhamento de políticas públicas do setor de energia e na governança de prêmio e sorteios (BRASIL, 2019b).

Apesar de não estar diretamente envolvida nos desdobramentos da greve dos caminhoneiros, dentro de suas competências ela apresentou estudos relacionados aos aspectos institucionais e abordagem estrutural na defesa da concorrência, às restrições concorrenciais no setor de combustíveis e aos mecanismos de amortecimento contra variações do preço dos combustíveis (BRASIL, 2018i).

4. DISCUSSÃO E CONCLUSÃO

Diante das informações apresentadas, o cenário do setor de transportes rodoviário de cargas sofreu alterações importantes desde a reforma administrativa do Estado, sendo que a discussão pode ser norteadada pela análise da dimensão política, regulatória e concorrencial da PPMTRC.

No aspecto político, a opção pelo rodoviarismo em detrimento do transporte ferroviário e aquaviário no Brasil durante a maior parte do século XX atendeu imediatamente interesses de expansão de infraestrutura rodoviária, indústria automobilística e profissionais do transporte.



Contudo, o famoso Custo-Brasil é em parte atribuído ao custo logístico do país, facilmente identificável quando se comparam os custos de cada modal, apresentado na tabela 1. Países desenvolvidos conseguiram reduzir a dependência rodoviária para níveis de 30% da matriz de transportes.

A PPMTRC tornou-se também fundamental para a sobrevivência dos caminhoneiros, pois ser caminhoneiro autônomo no país, o profissional independente, proprietário de seu próprio caminhão e responsável por sua própria gestão e negociação com contratantes e embarcadores tornou-se um estilo de vida no Brasil, atraindo cada vez mais interessados. Estima-se que sejam aproximadamente 520 mil ativos (ANTT, 2019a). No entanto, eles não formam um grupo de pressão organizado, tornando-se presas fáceis para as empresas.

Por outro lado, a PPMTRC é uma política que poderá cartelizar o mercado de transportes rodoviário de cargas, se adotada a médio e longo prazo. Seria ideal qualificar e profissionalizar cada vez mais os caminhoneiros, em especial os autônomos, para que realizem uma eficaz gestão de seus serviços, a ponto de não aceitar uma oferta de transporte que esteja abaixo do custo de transporte mais a remuneração estipulada.

Ainda no aspecto político, apesar da facilidade de financiamento ter ajudado a indústria automobilística com suas vendas e manutenção de empregos na cadeia produtiva; e facilitado a aquisição/renovação da frota de caminhões, tal política pressionou a curva de oferta de serviços, o que pode ter canibalizado o setor, inviabilizando a adimplência de parte dos financiamentos de veículos (TRANSPORTA BRASIL, 2014).

No âmbito regulatório, verificou-se a carência de um acompanhamento próximo da ANTT quanto ao crescente aumento de oferta de serviços de transporte de carga e a queda de demanda do setor regulado. A regulação dispõe de diversos mecanismos para manter saudável o mercado, como a imposição de barreiras de entrada ou cobrança de taxa de fiscalização.

A maior oferta de serviços foi satisfatória para os contratantes/embarcadores, que puderam realizar leilões ao contrário, negociando condições vantajosas apenas para seu lado, fragilizando as transportadoras. Somado à pressão para adimplemento do financiamento dos caminhões, o que pode se observar é uma grande redução de autônomos e empresas no RNTRC de 2015 a 2017⁸, provavelmente por questão de falência ou recuperação judicial (G1, 2015).

⁸ Segundo a ANTT, houve uma redução de 669.609 veículos cadastrados no período, ou seja, 28,6%.



Outra questão regulatória é relacionada à política de preços de combustíveis. O óleo diesel é o item de maior peso no custo do transporte, chegando a 40% conforme estudo da Confederação Nacional do Transporte (CNT) (2017). Apesar da Agência Nacional de Petróleo (ANP) não estipular preços de venda ao consumidor, ela tem mecanismos para fortalecer a concorrência e conseqüentemente ampliar a oferta e redução dos preços de combustíveis.

A questão fundamental é a realização de ampla e imediata Análise de Impacto Regulatório – AIR quanto à adoção da PPMTRC, a fim de identificar a eficácia da política, seus benefícios e malefícios a curto, médio e longo prazo.

No aspecto concorrencial, tanto o CADE como o SEPRAC entendem ser salutar a ampla concorrência no setor de transporte rodoviário de cargas, em razão dos benefícios ao mercado consumidor, como a oferta de melhores serviços a menores custos. Porém, entenderam que, excepcionalmente, a implantação de uma política pública a fim de preservar a existência digna nos ditames da justiça social se faz necessária no momento.

Considerando os aspectos apresentados, conclui-se que ações de curto, médio e longo prazo devem ser tomadas com o objetivo de melhorar a dinâmica do setor de transportes de cargas, além da simples aplicação de tabelamento de fretes.

A curto prazo (ou imediatamente), a aplicação da PPMTRC a fim de assegurar a devida remuneração aos caminhoneiros e, conseqüentemente, preservar o eficaz abastecimento de insumos e mercadorias.

A aplicação de uma extensa AIR sobre a medida se faz também necessária, identificando forças, fraquezas, ameaças e oportunidades da implementação da PPMTRC. Uma AIR desenvolvida pelos órgãos diretamente envolvidos nesse assunto (ANTT, ANP, CADE, SEPRAC, Ministério da Infraestrutura) traria uma visão holística sobre o tema.

A médio prazo a ANTT deveria acompanhar e regular a relação oferta e demanda do setor, utilizando-se de seus instrumentos regulatórios, como a imposição de barreiras de entrada e cláusulas de desempenho no setor. Preocupa o crescimento da frota de caminhões no país sem a devida retirada de circulação dos veículos antigos. Uma política de renovação de frota aliada à reciclagem de veículos seria a alternativa para melhorar o panorama visto nas estradas, que atualmente é de idade média, com uma frota que hoje ultrapassa os 13 anos de estrada.

A longo prazo, o reequilíbrio da matriz de transportes, como política de Estado, deveria ocorrer objetivando queda de custos logísticos e aumento da produtividade/competitividade do transporte. Existe a preocupação quanto à redução de oportunidades aos caminhoneiros autônomos em razão disso, mas uma política de



requalificação profissional aliada a uma estreita regulação do setor preservará os empregos dos motoristas mais eficientes em sua autogestão.

Finalmente, resta saber qual será a decisão do STF em relação ao tema, pois isso afetará a dinâmica do mercado de transportes nos próximos anos. É sabido que não existe solução mágica para uma questão que existe há décadas, um verdadeiro gargalo para o desenvolvimento econômico e social do país.

Importante destacar que este estudo limitou-se informações disponíveis até 30 de janeiro de 2019 e sugere-se estudos adicionais relacionados à regulação de barreiras de entrada no setor, à existência de competição saudável entre autônomos e transportadoras, à concorrência no refino de diesel e à precarização das condições de trabalho dos motoristas profissionais.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Consulta Pública nº 3/2015. **Submete à Consulta Pública proposta de Resolução que tem como objetivo apresentar a metodologia e os parâmetros de referência para cálculo dos custos de frete do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas por conta de terceiros.** Brasília, 2015a. Disponível em: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/39450/003_2015.html>. Acesso em: 28 jan. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 4.681, de 23 de abril de 2015. **Resolve regulamentar o procedimento para divulgação de Parâmetros de Referência para Cálculo dos Custos de Frete do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas por conta de terceiros.** Brasília, 2015b. Disponível em: <<https://anttlegis.antt.gov.br>>. Acesso em: 28 jan. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **RNTRC em números.** Brasília, 2019a. Disponível em: <<http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/4969.html>>. Acesso em: 28 jan. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Legislação da ANTT - ANTTLegis.** Brasília, 2019b. Disponível em: <<https://anttlegis.antt.gov.br/>>. Acesso em: 28 jan. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP). **Série histórica do levantamento de preços e de margens de comercialização de combustíveis.** Levantamento de preços, 5 jun.2018. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br/precos-e-defesa/234-precos/levantamento-de-precos/868-serie-historica-do-levantamento-de-precos-e-de-margens-de-comercializacao-de-combustiveis>>. Acesso em: 28 jan. 2019.



ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS (ABCR). **História**, 2018. Disponível em: <<http://www.abcr.org.br/HistoriaABCR.aspx>>. Acesso em: 28 jan. 2019.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS CAMINHONEIROS (ABCAM). **Nota Oficial: Abcam assina acordo com Governo para pôr fim às manifestações**. Brasília, 27 maio 2018. Disponível em: <<http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/530-abcam-assina-acordo-com-governo-para-por-fim-as-manifestacoes>>. Acesso em: 28 jan. 2019.

BBC BRASIL. **Greve dos caminhoneiros: a cronologia dos 10 dias que pararam o Brasil**. News, 30 maio 2018. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44302137>>. Acesso em 28 jan. 2019.

BRASIL. Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980. **Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas, e dá outras providências**. Brasília, 1980. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1980-1988/L6813.htm>. Acesso em: 28 jan. 2019.

BRASIL. Projeto de Lei nº 1.615, de 2 de setembro de 1999. **Dispõe sobre a criação da Agência Nacional de Transportes, do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, reestrutura o setor federal de transportes, e dá outras providências**. Câmara dos Deputados. Brasília, 1999. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=16976>>. Acesso em: 28 jan. 2019

BRASIL. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. **Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências**. Brasília, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10233.htm>. Acesso em: 28 jan. 2019.

BRASIL. Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011. **Estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência; dispõe sobre a prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica; altera a Lei no 8.137, de 27 de dezembro de 1990, o Decreto-Lei no 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, e a Lei no 7.347, de 24 de julho de 1985; revoga dispositivos da Lei no 8.884, de 11 de junho de 1994, e a Lei no 9.781, de 19 de janeiro de 1999; e dá outras providências**. Brasília, 2011. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12529.htm> Acesso em: 28 jan. 2019.

BRASIL. Ministério da Economia. Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE). **Introdução ao Direito da Concorrência**. Brasília, 2014. Disponível em: <http://www.fazenda.gov.br/centrais-de-conteudos/publicacoes/apostilas/advocacia-da-concorrenca/4-seae_introducao_direito_concorrenca.pdf/@@download/file/4-SEAE_Introducao_Direito_Concorrenca.pdf>. Acesso em: 28 jan. 2019.

BRASIL. Ministério da Economia. Notícias, 14 jun.2018. **Greve dos caminhoneiros impacta a economia em cerca de R\$ 15,9 bilhões**. Brasília, 2018a. Disponível em:



<<http://www.fazenda.gov.br/noticias/2018/junho/greve-dos-caminhoneiros-impacta-a-economia-em-cerca-de-r-15-9-bilhoes>>. Acesso em: 28 jan. 2019.

BRASIL. Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018. **Institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas**. Congresso Nacional. Brasília, 2018b. Disponível em: <<https://www.congressonacional.leg.br/materias/medidas-provisorias/-/mpv/133416>>. Acesso em: 28 jan. 2019.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Exposição de Motivos nº 34, de 27 de maio de 2018**. Brasília, 2018c. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/Exm/Exm-MP-832-18.pdf> Acesso em: 28 jan. 2019.

BRASIL. Associação do Transporte Rodoviário de Carga do Brasil (ATR Brasil). **Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5.956 - Ação Direta de Inconstitucionalidade com Pedido de Tutela de Urgência**. Brasília, 2018d. Disponível em: <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=14980267&prclID=5481962#>>. Acesso em: 28 jan. 2019.

BRASIL. Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA Brasil). **Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5.959 - Ação Direta de Inconstitucionalidade com Pedido Liminar de Medida Cautelar**. Brasília, 2018e. Disponível em: <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=15017701&prclID=5485876#>>. Acesso em: 28 jan. 2019.

BRASIL. **Política Nacional de Transportes: Caderno das Estratégias Governamentais do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil**. Brasília, 2018f. Disponível em: <http://portaldaestrategia.infraestrutura.gov.br/images/PNT/caderno_das_estrategias_governamentais_versao_2018.pdf>. Acesso em: 28 jan. 2019.

BRASIL. Decreto nº 9.266, de 15 de janeiro de 2018. **Altera o Decreto nº 9.003, de 13 de março de 2017, que aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério da Fazenda, remaneja cargos em comissão e funções de confiança, substitui cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS por Funções Comissionadas do Poder Executivo - FCPE, e altera o Decreto nº 9.075, de 6 de junho de 2017, que dispõe sobre a composição e as competências da Comissão de Financiamentos Externos**. Brasília, 2018g. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/decreto/D9266.htm>. Acesso em: 28 jan. 2019.

BRASIL. Ministério da Economia. Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEPRAC). **Ofício SEI nº 44/2018/GABIN/SEPRAC-MF**. ADI 5956 e ADI 5959. Brasília, 15 jun. 2018h. Disponível em: <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=15053457&prclID=5481962&ad=s#>>. Acesso em 28 jan. 2019.



BRASIL. Ministério da Economia. Secretaria de Acompanhamento Fiscal, Energia e Loteria (SEFEL). **Energia: Diagnósticos e propostas para o setor**. Brasília, dez. 2018i. Disponível em: <<http://www.fazenda.gov.br/centrais-de-contudos/notas-tecnicas/advocacia-da-concorrencia/2018/parecer-conjunto-01-2018/view>>. Acesso em 28 jan. 2019.

BRASIL. Ministério da Economia. **Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEPRAC)**. Brasília, 2019a. Disponível em: <<http://www.fazenda.gov.br/orgaos/seprac>>. Acesso em: 28 jan. 2019.

BRASIL. Ministério da Economia. **Secretaria de Acompanhamento Fiscal, Energia e Loteria (SEFEL)**. Brasília, 2019b. Disponível em: <<https://www.fazenda.gov.br/orgaos/sefel>>. Acesso em: 28 jan. 2019.

CLEMENTE, I. Rachados, caminhoneiros param hoje. **Folha de S. Paulo**. Rio de Janeiro, 29 jan. 2001. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi2901200102.htm>>. Acesso em: 28 jan. 2019.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Alta do diesel nas refinarias deve impactar custo do frete**. Notícias, 09 jan.2017. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Imprensa/noticia/alta-do-diesel-nas-refinarias-deve-impactar-custo-do-frete>>. Acesso em: 28 jan. 2019.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Boletins Técnicos CNT**. Boletim, dez.2018. Disponível em: <<http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/Boletim%20unificado/Dezembro/BOLETINS%20T%C3%89CNICOS%20DA%20CNT%20-%20DEZEMBRO.pdf>>. Acesso em: 28 jan. 2019.

CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA (CADE). **Manifestação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica sobre a ADI nº 5.956**. Brasília, 17 jun. 2018. Disponível em: <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=15064048&prclID=5490757#>>. Acesso em 28 jan. 2019

CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA (CADE). **Conheça o CADE**. Brasília, 2019. Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/institucional>>. Acesso em 28 jan. 2019.

CUÉLLAR, L. **Introdução às agências reguladoras brasileiras**. Belo Horizonte: Fórum, 2008. 171 p.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO (DENATRAN). **Frota de Veículos**. Relatórios Estatísticos, 27 mar.2018. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/estatistica/237-frota-veiculos>>. Acesso em: 28 jan. 2019.

ESPECIALISTAS EM LOGÍSTICA E SUPPLY CHAIN (ILOS). **Custos Logísticos no Brasil**. Artigos, 10 nov.2014. Disponível em: <<http://www.ilos.com.br/web/custos-logisticos-no-brasil/>>. Acesso em: 28 jan. 2019.



ESTADÃO. **BB libera R\$ 4,5 milhões para financiamento de caminhões.** Agência Estado, 29 nov.2010. Disponível em:

<<https://economia.estadao.com.br/noticias/negocios,bb-libera-r-4-5-milhoes-para-financiamento-de-caminhoes,45344e>>. Acesso em: 28 jan. 2019.

FOLHA DE S. PAULO. **Fiesp consegue liminar para isentar empresas de multa da tabela do frete.** São Paulo, 16 jan. 2019. Disponível em:

<<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/01/fiesp-consegue-liminar-para-isentar-empresas-de-multa-da-tabela-do-frete.shtml>>. Acesso em: 28 jan. 2019.

G1. **Associação prevê quebra de transportadoras por frete defasado.** Economia, 26 fev.2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/noticia/2015/02/associacao-preve-quebra-de-transportadoras-por-frete-defasado.html>>. Acesso em: 28 jan.2019

GALVÃO, O. J. A. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil – Uma perspectiva histórica. **Planejamento e Políticas Públicas**, n. 13, Jun. 1996. Disponível em: < <http://ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/view/137/139>>. Acesso em: 28 jan. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Agência IBGE**

Notícias. Estatísticas Econômicas, 2019. Disponível em: <

<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa.html?editoria=economicas>>. Acesso em: 28 jan. 2019.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Rodovias Brasileiras:**

Gargalos, Investimentos, Concessões e Preocupações com o Futuro. Comunicado do IPEA n. 52, Maio 2010. Disponível em:

<http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5305/1/Comunicados_n52_Rodovias.pdf>. Acesso em: 28 jan. 2019.

RODOVIA DOS IMIGRANTES. **Greve dos caminhoneiros.** São Paulo: maio de 2018.

TRANSPORTA BRASIL. **Transportadoras temem inadimplência e pedem**

reparcelamento de caminhões. Redação, 20 out.2014. Disponível em:

<<http://www.transportabrasil.com.br/2014/10/transportadoras-temem-inadimplencia-e-pedem-reparcelamento-de-caminhoes/>>. Acesso em: 28 jan. 2019.