

Maria José de Oliveira Kurschus

**FUNDO ESTADUAL DE  
DESENVOLVIMENTO DE TRANSPORTES  
(FUNTRANS):**

Uma análise da receita arrecadada e dos investimentos  
aplicados ao longo dos anos de 2006 a 2008

**Belo Horizonte**  
Fundação Getúlio Vargas  
2009

Maria José de Oliveira Kurschus

# **FUNDO ESTADUAL DE DESENVOLVIMENTO DE TRANSPORTES (FUNTRANS):**

Uma análise da receita arrecadada e dos investimentos  
aplicados ao longo dos anos de 2006 a 2008

Estudo apresentado ao Curso Intensivo de Pós-Graduação em Administração Pública da Fundação Getúlio Vargas, como requisito parcial à obtenção do certificado de Especialista em Administração Pública.

**Belo Horizonte**  
Fundação Getúlio Vargas  
2009

### A ESTRADA

Um palácio é bonito,  
Um arranha céu é grande,  
Uma catedral é imponente,  
Mas uma estrada é vida.  
Por isso, das construções do  
homem,  
Talvez seja a estrada  
O que mais lhe fale ao coração;  
Lhe sugira com aproximação  
maior o transitório,  
O inquieto, o rápido da vida.  
A estrada é o rio sem água.  
Quem desce nele são os  
viventes.  
A estrada é o longe e o perto;  
A presença da distância,  
O convite a caminhar,  
A estrada leva e traz,  
A estrada anda,  
Vive e participa também.

*Rachel de Queiroz*

## **AGRADECIMENTOS**

Expresso minha gratidão à direção do DER/MG que proporcionou a participação no curso; aos nossos mestres que ensinaram que tudo começa com a informação, educação e a conscientização das pessoas; a meus pais e filhos pela presença, força e incentivo; aos amigos João Viana da Costa e João Afonso Baeta Costa Machado pela amizade e exemplo de determinação e aos colegas de turma que, apesar do curto espaço de tempo de convivência foi suficiente para eternizar nossa amizade e, acima de tudo, a Deus, força e presença em todos os momentos da minha vida.

**LISTA DE ILUSTRAÇÕES**

QUADRO 1: Representantes do FUNTRANS em Minas Gerais .....	21
--	----

**LISTA DE TABELAS**

1: Fontes de recursos do FUNTRANS no ano de 2006 (em R\$ 1,00).....	28
2: Execução orçamentária do FUNTRANS no ano de 2006 (em R\$ 1,00) .....	33
3: Execução orçamentária do FUNTRANS no ano de 2007 (em R\$ 1,00) .....	34
4: Execução orçamentária do FUNTRANS no ano de 2008 (em R\$ 1,00) .....	34

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>REFERENCIAL TEÓRICO .....</b>	<b>10</b>
<b>2.1</b>	<b>Histórico do modal rodoviário no Brasil e seus mecanismos de financiamento .....</b>	<b>10</b>
<b>2.2</b>	<b>Diagnóstico do financiamento do setor de transportes em Minas Gerais .....</b>	<b>14</b>
<b>3</b>	<b>O FUNTRANS.....</b>	<b>18</b>
<b>3.1</b>	<b>As receitas do FUNTRANS.....</b>	<b>22</b>
<b>4</b>	<b>APRESENTAÇÃO DAS RECEITAS E INVESTIMENTOS FEITOS PELO FUNTRANS DURANTE O PERÍODO DE 2006 A 2008 .....</b>	<b>26</b>
<b>4.1</b>	<b>Programa de investimentos do FUNTRANS no ano de 2006 .....</b>	<b>26</b>
4.1.1	Prestação de contas.....	26
<b>4.2</b>	<b>Programa de investimentos do FUNTRANS no ano de 2007 .....</b>	<b>28</b>
<b>4.3</b>	<b>Programa de investimentos do FUNTRANS no ano de 2008 .....</b>	<b>30</b>
4.3.1	Prestação de contas.....	30
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>33</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>36</b>

### **1. INTRODUÇÃO**

Minas Gerais reúne condições favoráveis para retomar e sustentar sua trajetória de crescimento. No entanto, para garantir o aproveitamento das potencialidades do Estado, é imperativo realizar investimentos consideráveis na infra-estrutura de setores estratégicos, dentre os quais se destaca o de transportes.

Em 1988, completou-se o esgotamento do modelo de financiamento setorial até então vigente, devido à proibição constitucional de vinculação de recursos tributários, exceto para educação. Sem garantia de fontes de financiamento, o setor de transporte entrou em profunda crise, tanto no que se refere aos aspectos de financiamento da expansão e manutenção da rede rodoviária,

quanto aos aspectos administrativos e institucionais relacionados com a gestão da infraestrutura dos transportes.

À ampliação da rede rodoviária corresponderam demandas incrementais de investimentos em manutenção, os quais, nos últimos anos, têm se mostrado aquém do necessário, devido à alocação de recursos para o setor em níveis insuficientes para atender as necessidades e deficiências identificadas.

A conseqüência direta da degeneração da malha rodoviária foi a significativa queda da qualidade dos serviços de transportes, executados a custos médios crescentes em muitos segmentos, e em precárias condições de segurança.

Com o colapso do modelo institucional que vigorou durante anos no setor rodoviário, torna-se urgente e inadiável sua completa reestruturação, nos aspectos organizacional, gerencial e de financiamento, em todos os níveis de governo.

O governo de Estado de Minas Gerais tem realizado esforços para se equacionar o problema de financiamento da melhoria da infra-estrutura de transporte. Uma dessas iniciativas refere-se ao Fundo Estadual de Desenvolvimento de Transportes – FUNTRANS, criado por meio da Lei 13.452 de 12 de janeiro de 2000.

Fazem parte dos recursos financeiros do FUNTRANS, dentre outros, aqueles provenientes de programa de concessão de rodovias, que além do valor a ser auferido com outorga de concessão para administração e exploração de rodovias, constituir-se-á em importante alternativa para atendimento aos impreteríveis requerimentos de execução de obras de recuperação, melhoramento e aumento de capacidade de rodovias, nos corredores com maior densidade de tráfego.

O FUNTRANS foi criado na tentativa de se promover um resgate da malha rodoviária do estado em nome da segurança, eficiência dos serviços, redução de custos, educação para o trânsito e oferta de novos empregos no setor, conferindo-lhe amplo interesse público nos seus propósitos.

Do ponto de vista econômico o Fundo teria a finalidade de assegurar contrapartida de recursos necessários para executar os programas negociados com organismos e instituições financeiras, nacionais e internacionais com destaque para o Banco Mundial.



Considerando este contexto, o estudo em questão objetivou averiguar a aplicabilidade dos recursos de financiamento, advindos do FUNTRANS, no setor de transportes de Minas Gerais, durante o período de 2006 a 2008. Ou seja, apresentar e analisar o detalhamento dos programas e ações do FUNTRANS, de maneira a entender a destinação que foi dada aos recursos do Fundo.

## **2. REFERENCIAL TEÓRICO**

### **2.1 Histórico do modal rodoviário no Brasil e seus mecanismos de financiamento**

A primeira lei a conceder auxílio federal para a construção de estradas foi aprovada em 1905, mas só a partir de 1920 a Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas passou a cuidar da implementação de rodovias. Ainda assim, apenas no Nordeste, e sem ter uma finalidade especificamente rodoviária. Neste ponto, São Paulo saiu na frente, ao criar, em 1926, a Diretoria de Estradas de Rodagem, que resultaria, em 1934, no Departamento de Rodagem, o primeiro órgão rodoviário brasileiro com autonomia técnica e administrativa.

Em 1927, o governo federal fundou a Comissão de Estradas de Rodagem Federais, uma espécie de ancestral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). Com um fundo especial de financiamento, obtido a partir de sobretaxas nos impostos sobre gasolina, veículos e acessórios, a Comissão chegou a construir importantes obras para a época, como a Rio – Petrópolis.

Em 1931, foi extinta a Comissão e em 1932, o Fundo Especial passou a ser incorporado ao orçamento da União. Em 1933, um grupo de trabalho passou a elaborar o Projeto de Lei que criaria o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Criaria porque, quando realmente fundado, em 1937, o DNER não possuía as características preconizadas pelo grupo de trabalho; ou seja, não era uma autarquia, não possuía recursos próprios e suas atividades eram desvinculadas dos sistemas rodoviários estadual e municipal.

Com resultado da política rodoviária adotada até então, o Brasil chegava aos meados da década de 1940 com modestos 423 km de rodovias pavimentadas, entre federais e estaduais. Mas a situação a qual o rodoviarismo havia sido relegado no âmbito federal não poderia se sustentar por mais tempo. O primeiro Plano Rodoviário Nacional foi aprovado pelo Governo em 1944, pelo Decreto nº 15.093 de 30 de março de 1944, e teve sua implementação viabilizada pelos recursos do Fundo Rodoviário Nacional (FRN).

Assim, em 27 de dezembro de 1945, o então ministro da Viação e Obras Públicas, Maurício Joppert da Silva, levava à sanção do presidente José Linhares o Decreto-lei nº 8.463, que conferia autonomia técnica e financeira ao DNER.

Era a lei Joppert que criava também o Fundo Rodoviário Nacional (FRN), mantido basicamente com recursos dos impostos sobre combustíveis e lubrificantes, acrescido, com o passar dos anos, de outros tributos, como o Imposto sobre Produtos e Veículos Automotores - IPVA, o Imposto sobre Transportes - IST (Tributo sobre combustíveis e lubrificantes líquidos e minerais) e o Imposto sobre serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros - ISTR – Decreto-Lei 1438/73 . Seu rateio inicialmente era de 40% para a União e 60% para os estados, mas a partir de 1948, com a implantação do Decreto-Lei nº 302, os municípios passaram a receber 12% dessa arrecadação, cabendo ao estado ficar com 48%, enquanto a União continuava mantendo os seus 40%. A parcela destinada aos estados e aos municípios era distribuída de acordo com uma proporcionalidade que considerava as populações, a área territorial e o consumo de combustíveis.

De um modo geral, pode-se dizer que, a partir daí e até meados da década de 70, o Brasil e a atividade rodoviária cresceram juntos. A valorização dos transportes rodoviários pelos governos da época deu ao Sistema Rodoviário Nacional, configuração pelas malhas federal, estaduais e municipais e pela criação dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem - que se estruturaram e passaram a atuar nos moldes do DNER.

Nas décadas de 1950 e 60, por exemplo, a onda do “rodoviarismo” ganhou dimensão mundial. No Brasil, a prioridade não foi diferente. O país foi estimulado pelo novo modelo de crescimento econômico, apoiado na implantação das indústrias de bens de consumo duráveis, no surgimento da indústria automobilística, no monopólio do petróleo, na construção da nova capital federal e na facilidade de se conseguir financiamento, via empréstimos externos.

Como em outros períodos da história, as decisões da política de transportes brasileira, mantiveram a ênfase no modal rodoviário. Deve-se reconhecer que a opção pelas rodovias à época, foi consciente, justificável e adequada aos baixos volumes de carga, de caráter intrarregional, e às extensões médias das distâncias percorridas. As rodovias não só demandavam menor volume de investimentos e possibilitavam sua construção por etapas, como também por suas características flexíveis, ocupavam um espaço onde os demais serviços de transportes eram ineficientes.

A partir de 1965, o país buscou estruturar e otimizar o setor de transporte. Com o apoio do Banco Mundial foram elaborados planos, promovidos pesquisas e estudos no contexto federal e estadual - baseados em metodologias desenvolvidas e adotadas pelo agente financeiro, definindo prioridades, especificações técnicas e recomendações gerais para reorganização do setor e dos órgãos encarregados de sua gestão.

Paralelamente, na mesma época, experimentou-se um período de auge internacional. A economia brasileira crescia entre 9 a 10% ao ano e o país sentia-se próspero. O transporte rodoviário era considerado bom por si mesmo. Foram feitos vultosos investimentos para implantar uma rede de rodovias que conectasse a maioria das capitais dos Estados, a fim de se fomentar a integração nacional.

Nesta época, para manter o ritmo de obras foi estabelecido um esquema de financiamento calcado em endividamento externo, aumento de recursos do Fundo Rodoviário Nacional e a criação de novos tributos, além da transferência de recursos de outros setores da economia para o setor rodoviário.

A partir da segunda metade da década de 70, as mudanças conjunturais internas e externas - seguidas do impacto dos preços do petróleo, da progressiva desvinculação dos recursos tributários ao setor transporte e da forte centralização das políticas relacionadas com recursos humanos, financeiros e institucionais, na administração federal - passaram a exigir uma postura e atuação nas atividades rodoviárias, bem como uma redefinição de funções e responsabilidades.

Em termos de discurso político, a ênfase na construção de estradas foi sendo substituída pela maior exigência de conservação, manutenção e operação das vias e, de concreto, verificou-se o incremento da participação da iniciativa privada nas atividades rodoviárias, através da prestação de serviços diversos. A necessidade de mudanças e renovação encontrou forte respaldo no elenco de Políticas e Diretrizes Governamentais da Nova República, visando a modernização institucional da administração pública e do setor transporte, em particular.

Era preciso redesenhar o modelo de gestão do sistema rodoviário, desenvolver sua capacidade gerencial, objetivando maior articulação entre os diversos segmentos que atuavam no setor e a descentralização das ações e decisões.

Por fim, entre 1987 e 1988, os estudos e propostas sobre a questão foram acelerados dando origem a trabalhos consistentes como o PRODEST – Programa de Desenvolvimento do Setor Transporte, constituído como parte integrante de um processo geral e abrangente de planejamento, coordenado pelo Ministério dos Transportes. No subsetor rodoviário teve início o Projeto de Renovação Institucional do DNER (atual DNIT), abrangendo o Programa de Avaliação da Capacidade Institucional e o Programa Integrado de Desenvolvimento Gerencial do órgão, a partir da redefinição de sua missão institucional e da configuração das novas funções atribuídas ao setor, na esfera federal.

Com base neste breve histórico, pode-se afirmar que, no Brasil, o Estado Federal integrou verticalmente a produção dos serviços de infra-estrutura de transportes nos meados do século XX. Isso se deu por meio de mecanismos de governança construídos com base em três eixos básicos: a criação de um órgão executivo/regulamentador, a implantação de um mecanismo de financiamento através de vinculação de receitas tributárias em um fundo de fomento e a constante elaboração de planos de diretrizes de ação.

Outro marco institucional recorrente foi a criação de conselhos de modo a integrar diversos setores do governo na elaboração da política de transporte. Esse formato foi construído no período de 1945-65 nos modais rodoviário e ferroviário, apresentando diferentes resultados.

No setor rodoviário, tal arranjo possibilitou grande aumento da malha rodoviária. De 1950 a 1980 a rede aumentou cerca de 36 vezes, representando uma taxa de crescimento anual de 35,76%. Apesar dos poucos dados para se aferir qualidade, os recursos aplicados pelo órgão executivo em conservação e restauração foram suficientes para realizar intervenções em 63.146 km no período de 1974-1981.

Isso significava cerca de 5% do total das estradas do país e 81,75% das estradas pavimentadas brasileiras. Esse modelo provocou fortes influências na estruturação dos mecanismos de governança dos Estados ao exigir a criação de uma agência executiva estadual para receber repasses do Fundo Nacional de Transportes.

O ambiente macroeconômico restritivo, pelo que passava o Brasil na década de 1980, levou a situação de pouca capacidade estatal para investimentos em serviços públicos: estagnação prolongada, incertezas quanto às negociações externas, agravamento do desequilíbrio fiscal, indefinições quanto a uma política industrial e ameaças ao capital estrangeiro.

No caso rodoviário, o fundo de fomento foi perdendo seus recursos vinculados até ser extinto com a Constituição de 1988, que vedava vinculação de impostos do modo como era feito até então. Durante a década de 1990, o foco restritivo da política macroeconômica somado à não estruturação de um novo mecanismo de financiamento perpetuou os problemas de carência de recursos. A pouca atenção aos mecanismos de governança acentuou o engessamento dos órgãos executores e planejadores de políticas de transportes.

A reestruturação do setor de transporte seguindo as diretrizes da Constituição de 1988, no âmbito federal, só foi consolidada em 2000 e 2001 com a reforma dos órgãos executivos e a criação de agências reguladoras. Estruturou-se um órgão executivo único para todos os modais, o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, e duas agências reguladoras: a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAq). Criou-se também um Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT) com o objetivo de estabelecer políticas que promovessem a multimodalidade, buscando o desenvolvimento econômico nacional, regional e urbano e a competitividade de custos, tarifas e fretes.

A modelagem dos mecanismos de financiamento incentivava alguma delegação aos entes subnacionais na medida em que condicionava o repasse do fundo de fomento aos Estados que criassem agências executivas para setor rodoviário. Os recursos repassados eram de tamanha importância (por muitos anos mais de 50% das receitas desses órgãos) que a desarticulação do fundo reproduziu nos Estados os mesmos problemas enfrentados pelos órgãos executores federais.

## **2.2 Diagnóstico do financiamento do setor de transportes em Minas Gerais**

A atual estrutura de transporte gerenciada pelo Estado de Minas Gerais é formada por uma rede rodoviária de 14.603 km de estradas pavimentadas e 10.735 km de estradas não-pavimentadas. Desse total, 3.737km e 694 km, respectivamente de estradas pavimentadas e

não pavimentadas, correspondem a parte da malha federal delegada para fins de conservação em 1998.

A estrutura de governança existente em Minas Gerais decorre do modelo do período 1945-1988. O Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER-MG) foi criado em 1946, em consonância com o que ocorria na esfera federal, como uma agência executiva rodoviária. Atualmente, tal entidade vincula-se à Secretaria de Estado Transportes e Obras Públicas de Minas Gerais (SETOP-MG), órgão criado com a finalidade de planejar e coordenar o sistema de transportes e obras públicas. Soma-se à referida estrutura o Departamento de Obras Públicas (DEOP), também vinculado à SETOP-MG, o qual objetiva planejar, projetar, coordenar e executar as obras de engenharia de interesse da administração pública estadual.

Outro elemento importante é o Fundo Estadual de Desenvolvimento de Transportes (FUNTRANS) de natureza e individualização contábil, criado em 2000. O Fundo organiza financeiramente o setor no Estado ao estipular limites e prioridades para o uso de recursos públicos de transportes. Contudo, os recursos vinculados são formados basicamente por taxas, serviços e outras receitas, diretamente arrecadas pelo DER-MG - de pouca representatividade em relação à necessidade de financiamento do setor rodoviário (em 2005 as receitas correntes do fundo representaram 7,5% dos gastos em ações de conservação, manutenção e pavimentação) (PAIVA, 2003).

Parte significativa dos recursos arrecadados do FUNTRANS advém das multas de trânsito (conforme Lei Estadual nº 13.452, de 12/01/2000, regulamentada pelo Decreto nº 41.027, de 27/04/2000). A Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a partir de 22 de janeiro de 1998, refletiu essa mudança ao definir em seu art. 21 que:

“Art.21 – Compete aos Departamentos de Estradas de Rodagem dos Estados e ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, no âmbito de sua circunscrição:  
I - Cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições; (...)  
VI - Executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades cabíveis de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar”.

A destinação e aplicabilidade desses recursos, por sua vez, também é definido pelo CTB, de acordo com o art. 320, que determina: “A receita arrecadada com a cobrança das multas de

trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito”.

Atualmente, o financiamento das ações do sistema de transportes estadual é feito com recursos do Tesouro Público de Minas Gerais (40%), de convênios e acordos com o Governo Federal (23%), do repasse da Contribuição sobre a Intervenção no Domínio Econômico/Combustíveis - CIDE (23%), de recursos diretamente arrecado pelo DER-MG (9%) e de empréstimos com organismos de fomento nacionais e internacionais (5%).

A partir desses dados dois aspectos se destacam. Primeiro nota-se uma forte participação de recursos ordinários condicionados à aprovação na Assembléia Legislativa, concorrendo com outros serviços públicos muito demandados pela sociedade. Dessa forma, não há garantia de mínimos anuais, resultando em um fluxo descontínuo de recursos levando a dificuldades de manter contratos de longo prazo (muito adequados as especificidades relacionadas a custos de transação no setor).

Em segundo lugar, tem a questão da CIDE/Combustíveis. Essa contribuição de intervenção no domínio econômico foi criada em 2001 objetivando garantir recursos para o setor de transportes. Sua base de cálculo lembra o principal imposto vinculado ao fundo de fomento rodoviário existente no modelo de governança no período de 1945-1988 supracitado.

No modelo de governança de 1945-88, a receita proveniente desse imposto era mais de 50% das receitas gerais do DER-MG que hoje, devido à repartição do montante arrecadado entre o Governo Federal, os Estados e Municípios, representa 23%. No modelo anterior essa divisão favorecia muito as esferas subnacionais (os Estados e Municípios recebiam 60% dos recursos arrecadados), já a divisão atual privilegia o Governo Federal (que fica com 71% dos recursos, sendo o restante para Estados e Municípios).

Questões como essas são relevantes em função da forte influência do setor na competitividade da economia e das questões sociais, advindas do impacto da acessibilidade a serviços básicos para a promoção do desenvolvimento humano. Em Minas Gerais, 224 municípios não tinham ligação pavimentada à rede de rodovias estaduais até o ano de 2003, e uma das ações prioritárias atuais é criar essas estruturas em todos os municípios - de modo a facilitar a implantação de outros serviços públicos e o desenvolvimento regional, ao mesmo tempo em que se integram as economias (inter e intra-estaduais).



Quanto à formação da rede rodoviária em Minas Gerais, dois processos são fundamentais na estruturação financeira do setor de transportes. O primeiro é a evolução da malha estadual pavimentada. A intensificação das ações no Estado, através do programa ProAcesso, torna factível uma projeção de crescimento anual médio até 2011 de 12%. Serão 4.034 km de estradas pavimentadas ao longo dos próximos quatro anos, proporcionando o acesso a mercados e serviços sociais básicos (NASCIMENTO, 2003).

Dessa forma, a própria priorização na utilização dos recursos públicos revela essa expansão. Do total de recursos aplicados em 2005: 28% foram aplicados em atividades de conservação e restauração; 59% em pavimentação de novos acessos; 10 % em apoio a obras em municípios; e, 3% em atividades de fiscalização. A segunda questão é a estadualização de rodovias federais. A regulamentação federal sobre o assunto veio com a Medida Provisória nº. 82 de 7 de dezembro de 2002 que, no ano seguinte, foi vetada. No entanto, o cenário nacional do setor de transportes indica que os Estados devem se preparar para uma possível retomada do processo.

### 3. O FUNTRANS

O Fundo é uma técnica e processo de descentralização da Administração Pública. Caracteriza-o a peculiaridade de não se constituir em pessoa jurídica, a exemplo das entidades, as quais também são uma forma de descentralização, que além de terem personalidade jurídica própria desfrutam de autonomia administrativa e financeira. A proposta de Anteprojeto de Lei que criou, no Estado de Minas Gerais, o Fundo Estadual de Desenvolvimento de Transportes respaldou-se em dois conjuntos de condicionantes visando a sua plena institucionalização:

#### I. Condicionantes Básicos e Indispensáveis

- Contextualização constitucional sobre o tema transportes em Minas Gerais: CEMG/89, art. 10, inc. IX c/c art. 43, I.
- Exigências e determinantes para a criação e/ou instituição de Fundo em Minas Gerais (Lei Complementar nº 27, de 18 de janeiro de 1993 e com as modificações e a redação dadas, posteriormente, pela Lei Complementar nº 36).
- Análise da Resolução do Senado Federal nº 78/98, que dispõe sobre Operações de Crédito realizadas pelos entes que convivem no espaço federativo (União, Estado, Distrito Federal e Municípios).
- Consulta à legislação estadual análoga e recente relativa às Regiões Metropolitanas de Belo Horizonte e do Vale do Aço, de modo especial a criação do Fundo de Desenvolvimento Metropolitano do Vale do Aço – FUNDEVALE – (Lei Complementar nº 41, de 30 de dezembro de 1998).
- Diagnósticos e prognósticos constantes do Plano de Investimentos em Infraestrutura de Transportes Rodoviários e Aeroportuários do Governo (1999/2002) elaborado pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais – DER/MG.
- Exame do Decreto Federal nº 2521, de 20 de março de 1998 que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário

interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências e suas eventuais implicações ou sugestões ao Projeto de lei desejado por Minas Gerais.

- Realidade e Perspectivas Financeiras do Estado de Minas Gerais. O quadro encontrado pelo Governador Itamar Franco (Minas Gerais, Diário do Executivo, Anexo A, de 06 de janeiro de 1999, nº 3), que, em diferentes tópicos assinalava o compromisso de garantia da autonomia administrativa e financeira de entidades da Administração Pública Estadual, com destaque para aquelas que dispõem de recursos próprios ou que possam buscar alternativas para a sua manutenção e investimentos.
- Análise de recente Projeto de lei nesse sentido enviado à Assembléia Legislativa, ali protocolado sob o nº 221/99, que estabelece competência do Instituto de Previdência dos Servidores do Estado de Minas Gerais – IPSEMG – para arrecadar e aplicar contribuições sociais.
- Perspectivas de uma Reforma Tributária Nacional ora em curso no Congresso Nacional

## II. Condicionantes Gerais e Específicos

- Remissão a texto expositivo e prospectivo sobre as tendências da administração dos transportes no Estado de Minas Gerais, escrito em 1995, contendo aspectos e cenários compatíveis com o tema, objeto, ao tempo, de amplo debate interno no DER/MG.
- Referências e incursões de pesquisas concernentes aos cenários recentes da economia, política, finanças e administração pública do país e, sua interconexão com igual problemática no âmbito mundial, a saber:
  - a. crise financeira internacional e seus reflexos nos países emergentes;
  - b. os ajustes fiscais brasileiros (97/98);
  - c. os acordos firmados pelo Brasil junto ao FMI – Fundo Monetário Internacional;
  - d. a desvalorização do Real;
  - e. a recessão econômica e o desemprego brasileiros;

- f. a decisão político-econômica do Governador de Minas Gerais relativamente à suspensão de pagamentos de compromissos por absoluta carência de recursos no Tesouro Estadual;
- g. outras matérias afins.
- Análise da legislação relativa à organização administrativa do DER/MG (Lei Estadual nº 11.403, de 21/01/94 e modificações subsequentes).
  - A Reforma do Aparelho do Estado com o advento da Emenda Constitucional nº 19/98 em fase de implementação e seus reflexos no quadro da organização administrativa do Estado de Minas Gerais.
  - Nova estrutura organizacional da União e seus reflexos de simetria nos níveis estadual, distrital e municipal (Lei Federal nº 9649/98 e legislação posterior por Medidas Provisórias).
  - Pesquisas e estudos sobre a era moderna das Agências Regulatórias e das Agências Executivas (doutrina e legislação).
  - Perspectivas da criação da Agência Nacional de Transportes.
  - Análise da criação pelo Decreto Estadual nº 39.874, de 03 de setembro de 1998 do Sistema de Administração Financeira (SIAFI) e sua insustentabilidade por atingir a administração indireta e os fundos e, portanto, com eiva de inconstitucionalidade.
  - O novo Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9503/97 e legislação complementar, com destaque para Resolução nº 66, de 23 de setembro de 1998 do Conselho Nacional de Trânsito, que institui Tabela de distribuição de competência dos órgãos executivos de trânsito).
  - O Projeto de Lei nº 184/99 da Assembléia Legislativa de Minas Gerais que dispõe sobre o fim da exclusividade na exploração do serviço coletivo rodoviário intermunicipal.

Observando tais premissas, o FUNTRANS foi criado com o objetivo de financiar e repassar recursos para serviços, obras, ações e atividades relativas aos transportes no Estado de Minas Gerais. A sua lei instituidora seguiu as regras de criação do fundo, estabelecendo, dentre

outros, a entidade gestora (DER/MG), o agente financeiro (Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais – BDMG) e o grupo gestor.

As diretrizes principais orientadoras do FUNTRANS foram as seguintes:

- a aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será exclusiva em: sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação para o trânsito;
- o legislador mineiro preceituou que tais receitas constituem recursos financeiros do FUNTRANS;
- a utilização desses recursos do FUNTRANS estão vinculados à Lei Orçamentária Anual, do exercício, já aprovada pelo Legislativo e pelo Governador do Estado;
- o Código de Trânsito Brasileiro determinou, também, a competência da Polícia Militar do Estado de executar a fiscalização de trânsito, conforme convênio de delegação, como agente da entidade rodoviária.

QUADRO 1  
Representantes do FUNTRANS em Minas Gerais

ÓRGÃO/COMISSÃO	REPRESENTANTE
Departamento de Estradas de Rodagem (DER/MG)	Titular
	Suplente
Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas (SETOP)	Titular
	Suplente
Secretaria de Estado de Fazenda (SEF)	Titular
	Suplente
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão (SEPLAG)	Titular
	Suplente
Secretaria de Estado de Governo	Titular
	Suplente
Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG)	Titular
	Suplente
Assembléia Legislativa de Minas Gerais (ALMG) Comissão de Fiscalização Financeira e Orçamentária	Titular
	Suplente
Assembléia Legislativa de Minas Gerais (ALMG) Comissão de Transporte, Comunicação e Obras Públicas	Titular
	Suplente

### 3.1 As receitas do FUNTRANS

A lei federal nº 4.320/64 não define de forma muito clara a *receita*, limitando-se apenas a determinar e estabelecer uma classificação econômica. Pode-se definir receita pública como um conjunto de ingressos financeiros, com fontes e fatos geradores próprios e permanentes, aos cofres públicos, oriundos da ação e de tributos inerentes à instituição; a qual o governo tem direito em virtude de leis, contratos ou qualquer título legal, que, integrando o patrimônio na qualidade de elemento novo, produz-lhe acréscimos, sem, contudo gerar obrigações, reservas ou reivindicações de terceiros, destinando-se a atender à manutenção e conservação dos serviços públicos.

A receita, na administração pública origina-se tanto em decorrência do poder de império da entidade de direito público interno, como do poder de gerir seu patrimônio econômico - administrativo.

Para que se possa classificar a receita de forma eficiente é necessária que se faça a distinção entre os dois tipos de ingressos financeiros; àqueles considerados apenas como simples entradas compensatórias no ativo ou passivo financeiro, ou seja, os valores recebidos, mas que futuramente teremos a obrigação de devolvermos ou pagarmos a quem de direito que serão classificadas como *Receita Extra – orçamentária*, daqueles que realmente compõem a Lei de orçamento de acordo a legislação acima mencionada.

Segundo a Lei Federal nº 4.320/64, em seu artigo 11, parágrafos 1º e 2º: “A *receita classificar-se-á nas seguintes categorias econômicas: Receitas Correntes e Receitas de Capital*”.

“São Receitas Correntes as receitas tributárias, de contribuições, patrimonial, agropecuária, industrial, de serviços e outras e, ainda, as provenientes de recursos financeiros recebidos de outras pessoas de direito público ou privado, quando destinadas a atender despesas classificáveis em Despesas Correntes.

São Receitas de capital as provenientes da realização de recursos financeiros oriundos de constituição de dívidas; da conversão em espécie, de bens e direitos; os recursos recebidos de outra pessoas de direito público ou privado destinados a atender despesas classificáveis em Despesas de Capital e, ainda, o superávit do Orçamento Corrente.”

Essa classificação da receita visa possibilitar uma perfeita identificação da origem dos recursos orçamentários, bem como estabelecer coerência entre as rubricas utilizadas nos orçamentos públicos e nas contas nacionais, permanecendo, no entanto a dicotomia básica inicial: operações correntes e operações de capital.

As receitas do FUNTRANS são decorrentes de multas aplicadas nas rodovias por excesso de velocidade, uso irregular da via, desrespeito à sinalização, excesso de peso, taxas cobradas sobre o uso da faixa de domínio e concessões rodoviárias, sendo a receita de maior representatividade a multa por infração de trânsito, hoje arrecadada pelo “Tesouro” do estado para posterior repasse ao Fundo.

As receitas são advindas da aglutinação de diversos recursos financeiros do estado tais como:

- dotações constantes no orçamento do Estado e os créditos adicionais destinados a investimentos em transportes;
- dotações orçamentárias ou transferências da União, transferida ao Fundo mediante convênio;
- transferências dos municípios, inclusive as de integrantes de região metropolitana, determinadas em decisões das respectivas assembleias metropolitanas, de recursos referentes à área de transportes, mediante convênio;
- produto de operações de crédito, internas ou externas, contraídas pelo Estado e destinadas à área de transportes;
- resultados das aplicações financeiras das disponibilidades transitórias de caixa;
- dotações a fundo perdido destinadas à área de transportes e consignadas por organismos nacionais ou internacionais, inclusive as organizações não governamentais;
- recursos provenientes de programas de concessão de rodovias, de concessão de transporte coletivo multimodal, intermunicipal e metropolitano de passageiros e de concessão de administração e exploração de terminais de passageiros;

- receitas decorrentes de multas de trânsito aplicadas pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais - DER/MG -, nos termos da legislação aplicável e na forma definida em regulamento;
- recursos oriundos de parceria entre o setor público e o privado, de que trata a Lei nº 12.276, de 24 de julho de 1996, para a construção de trecho rodoviário;
- recursos originários de parceria entre o setor público e empresa ou entidade privada produtora de materiais e de tecnologias, visando ao desenvolvimento de sistemas de transportes;
- recursos decorrentes da terceirização de serviços inerentes à operação rodoviária, inclusive balanças e controladores de velocidade de tráfego;
- recursos provenientes do DER/MG decorrentes da exploração da faixa de domínio rodoviário, na forma da legislação aplicável;
- recursos provenientes de contribuição de melhoria instituída pelo Estado, decorrentes de investimentos em transportes;
- auxílios, subvenções e dotações diversas consignados em orçamento e destinados à área de investimento em transportes do Estado;
- rendas patrimoniais resultantes de exploração, locação ou arrendamento de bens do DER/MG;
- os recursos previstos nos itens 2 a 6 da Tabela C, anexa à Lei nº 6.763, de 26 de dezembro de 1975, com a nova redação dada pelo art. 5º e Anexo I da Lei nº 12.425, de 27 de dezembro de 1996, vigente a partir de 1º de janeiro de 1997, e outros recursos financeiros destinados aos investimentos na área de transportes do Estado, não incluídos nos incisos anteriores.

Além disso, é importante ressaltar que o FUNTRANS tem seus recursos liberados em função de seus objetivos, sem retorno, com a observância da legislação aplicável e dos seguintes requisitos:

- existência prévia de programas, projetos e investimentos aprovados por ato do Governador do Estado;



- inserção em programas, projetos e investimentos constantes em Planos Plurianuais de Investimentos, em Planos Diretores de Transportes, na Lei de Diretrizes Orçamentárias e em Leis Orçamentárias Anuais.

#### **4. APRESENTAÇÃO DAS RECEITAS E INVESTIMENTOS FEITOS PELO FUNTRANS DURANTE O PERÍODO DE 2006 A 2008**

Após o detalhamento dos principais objetivos e especificidades do FUNTRANS, esta parte do estudo se ocupará em apresentar as receitas e os investimentos feitos pelo Fundo ao longo do período de 2006 a 2008. Os recursos investidos foram aplicados principalmente em obras de conservação e restauração de rodovias, operação de vias (controle de pesagem e fiscalização e controle de velocidade) e faixas de domínio.

Basicamente, o FUNTRANS é uma das principais peças do governo para realizar investimentos em obras. No período 2006/2007 foram investidos em torno de R\$ 145.595.938,64 tendo sido recuperados 1.794,79 km de rodovias. Já no ano de 2008 foram investidos R\$ 221.954.243,61 para recuperação de 2.951,30 km.

##### **4.1 Programa de investimentos do FUNTRANS no ano de 2006**

###### 4.1.1 Prestação de contas

###### **A – Receitas**

De conformidade com a Lei 13.452/2000 foram carreadas ao FUNTRANS em 2006 receitas de diversas fontes, a saber:

- Multas de trânsito rodoviárias

Receitas arrecadadas pelo DER/MG, em conjunto com a Polícia Militar do Estado de Minas Gerais (PMMG), cuja entrada no caixa se dá via Tesouro Estadual, o qual posteriormente repassa ao Fundo. Os valores arrecadados no exercício de 2006 foram de R\$ 29.825.768,43 e superaram os valores de 2005 (R\$25.916.611,84) em 15,08%; em 75,09% os valores arrecadados em 2004 (R\$17.062.666,30); e 129,25% os arrecadados em 2003 (R\$13.011.526,62).

- Faixa de domínio

No final do exercício de 2005, entrou em vigor a cobrança da Taxa de Licenciamento para uso ou ocupação da Faixa de Domínio das Rodovias – TFDR, preconizada pela Lei 14.938/03, devidamente regulamentada pelo Decreto 43.932/04, que veio a substituir receitas arrecadadas diretamente pelo DER/MG, até então, pela ocupação destas faixas. A receita passou a ser arrecadada pela Secretaria de Estado da Fazenda, com repasse imediato dos recursos ao FUNTRANS. Em 2006, foram arrecadados R\$ 23.318.310,45, superando em 8,50% os valores de 2005 (R\$ 21.497.568,48), montante bastante superior ao arrecadado em 2004 (R\$ 859.160,11) e em 2003 (R\$ 776.477,76).

- Concessão de Transporte Intermunicipal/Metropolitano

Receitas arrecadadas diretamente pela Autarquia, com repasse imediato ao Fundo. Os valores arrecadados em 2006 foram de R\$ 471.441,23, muito aquém dos anos anteriores - em 2005 R\$ 1.527.676,80, em 2003 R\$ 17.707.364,45 e 2004 R\$ 12.214.838,51.

## **B – Investimentos realizados**

Em 2006, foram investidos em obras de conservação de rodovia R\$ 29.363.018,89 com atendimento a 2.114 km, em restauração foram aplicados R\$ 12.000.000,00 para o atendimento à restauração da MG 010 em 8,5 km. Por outro lado, foram investidos R\$ 15.029.461,54 na manutenção de 13 balanças. Foram repassados à PMMG R\$ 3.800.000,00 para atendimento ao programa de fiscalização e controle de velocidade e segurança das pistas de rolamento.

## 4.2 Programa de investimentos do FUNTRANS no ano de 2007

### A - Receitas

Conforme a Lei 13.452/2000 foram carreadas em 2007, ao FUNTRANS, receitas de diversas fontes, conforme detalhamento a seguir ( ver TAB.1):

TABELA 1  
Fontes de recursos do FUNTRANS no ano de 2006 (em R\$ 1,00)

<b>FONTES DE RECURSO</b>	<b>ORÇADO (A)</b>	<b>ARRECADADO (B)</b>	<b>% (B/A)</b>
Recursos ordinários	5.000.000	5.000.000	100%
Notificação de infração de trânsito	31.269.935	28.397.733	91%
Taxa de licenciamento da faixa de domínio das rodovias	35.983.500	23.590.062	66%
Recursos diretamente arrecadados	2.090.000	50.319	2%
<b>TOTAL</b>	<b>74.343.435</b>	<b>57.038.113</b>	<b>77%</b>

FUNTRANS/DER/mjo\*

#### Notificação de infração de trânsito

Receitas arrecadadas pelo DER/MG, em conjunto com a PMMG, cuja entrada no caixa se dá via Tesouro Estadual que posteriormente são repassadas ao Fundo.

#### Taxa de licenciamento da faixa de domínio das rodovias

Inicialmente, com receitas previstas para o exercício de 2007 em R\$ 35,9 milhões, foi efetivamente arrecadado o montante de R\$ 23.590.062 – valor pago pelas Empresas CEMIG e GASMIG. Demais contribuintes, como TELEMAR, CTBC, dentre outros, impetraram ação judicial questionando a cobrança desta taxa e obtiveram liminar deferindo pelo não pagamento.

#### Concessão de transportes

Receita arrecadada diretamente pela Autarquia com repasse imediato ao Fundo, que no exercício de 2007 totalizou o montante de R\$ 50.139,00. O baixo índice de arrecadação (2,41%) deveu-se, principalmente, ao término do pagamento pelas concessões em vigor no

referido exercício. Nova licitação foi realizada em 2008 pela Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas – SETOP, com a assinatura dos contratos em 01/03/08. O processo final apresentou resultados da ordem de R\$ 17 bilhões com outorgas de 1%, correspondentes a R\$ 170 milhões.

## **B – Investimentos realizados**

### Programa de manutenção da rede rodoviária estadual

- Melhoria de rodovias

Este programa objetiva garantir a trafegabilidade na malha rodoviária de responsabilidade do DER/MG através de patrolamento, encascalhamento de pontos críticos, revitalização dos sistemas de drenagem, limpeza de obras de arte correntes, recuperação de aterros aludidos, recuperação de bueiros, operação tapa buracos, remoção de barreiras, execução de esteiras atirantadas e gabiões. Estes serviços garantiram, no exercício de 2007, a recuperação de 205 pontos críticos localizados nas diversas rodovias do Estado de Minas Gerais conservadas pelo DER/MG.

### Programa de operação de via

- Controle de Transporte de Carga através da Implantação de Balanças Fixas e móveis

No Programa de Operação de Via é função do DER/MG fiscalizar os veículos de carga nas rodovias sob sua responsabilidade por meio de postos de pesagem, com operação de 23 balança e 25 praças de pesagem das quais 12 praças implementadas neste exercício, em diversas regiões e rodovias do Estado. De acordo com o Convênio n. 30.001/07 de cooperação administrativa, técnica e operacional celebrado com a PMMG foi repassado o montante de R\$ 3,8 milhões.

- Fiscalização e Controle de Velocidade

Esta ação tem por finalidade controlar e fiscalizar a velocidade de operação nas vias estaduais selecionadas. Nesse sentido, o DER adquiriu no exercício de 2007 18 radares móveis, que foram cedidos à PMMG, bem como promoveu a aquisição de 53 viaturas para atender as equipes de fiscalização desta Autarquia.

- Fiscalização e Controle do Transporte de Passageiros

Com o objetivo de garantir o deslocamento dos usuários do transporte coletivo metropolitano e intermunicipal, foram realizadas 6.234 ações com 245.235 veículos fiscalizados, que resultaram em 35.424 autuações pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB e 1.780 pelo Regulamento do Serviço de Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal e Metropolitano - RSTC, bem como a apreensão de 2.448 veículos.

- Campanha Educativa de Trânsito

Na ação Campanha Educativa de Trânsito foram desenvolvidas as seguintes atividades: 131 blitzes, alcançando 46.592 pessoas; 149 palestras educativas alcançando 8.818 pessoas; 9 cursos para 165 pessoas e 227 outras ações, entre seminários, reuniões, feiras e ações com as comunidades, beneficiando 20.815 pessoas.

### **4.3 Programa de investimentos do FUNTRANS no ano de 2008**

#### 4.3.1 Prestação de contas

#### Controle de transporte de cargas através da implantação e operação de balanças fixas e móveis

Na ação “Controle do Transporte de Cargas” foi dada continuidade à operação das balanças e até o mês de outubro foram construídas 4 praças de pesagem, totalizando 29 praças aptas a operar nas diversas regiões do Estado.

#### Programa de operação de via

##### *Campanha educativa de trânsito*

Foram realizadas 273 blitzes, 224 palestras educativas, alcançando 18.913 pessoas; 23 cursos para 912 pessoas e 97 ações entre seminários, reuniões, feiras e ações com as comunidades,

atingindo 28.912 pessoas. Foram 100.000 unidades de folhetos educativos do Programa SOS Trânsito, 40.000 unidades de material educativo para utilização na Semana Nacional de Trânsito e 2.000 peças que compõem o uniforme de identificação utilizado em atividades de campo.

#### *Fiscalização e controle do transporte de passageiros*

Na fiscalização do Sistema de Transporte Intermunicipal de Passageiros, foram atendidos 835 municípios, por meio de 886 linhas e serviços com a utilização de uma frota de 4.897 veículos de passageiros e 225 empresas delegatárias que transportaram 6.654.816 passageiros/mês.

Na fiscalização do Sistema de Transporte Metropolitano de Passageiros, foram atendidos 34 municípios, por meio de 930 linhas e serviços com a utilização de uma frota de 2.170 veículos de passageiros e 7 consórcios de empresas que operam as RITs – Redes Integradas de Transporte que transportaram 18.000.000 passageiros/mês.

Na fiscalização do transporte irregular foram desenvolvidas as seguintes atividades: 13.465 blitzes; 418.541 veículos abordados; 50.916 autos lavrados; 7.305 veículos transbordados e 22.234 pessoas transbordadas.

#### *Conservação de rodovias*

Estes serviços garantiram, no exercício de 2008, a recuperação de 250 pontos críticos localizados nas diversas rodovias do Estado de Minas Gerais conservadas pelo DER/MG.

#### Programa de manutenção da rede rodoviária

##### *Recuperação Funcional*

No Programa de Manutenção da Rede Rodoviária, o DER/MG vem executando serviços de tapa buracos, recuperação de aterros, revitalização dos dispositivos de drenagem, recomposição de sinalização, roçadas, patrolamento e encascalhamento de pontos críticos. Em 2008 foram recuperados 250 pontos críticos.

#### **A – Receitas**

As ações de governo programas para serem executadas com recursos do FUNTRANS foram criteriosamente selecionadas no sentido de contribuir para esta reversão. Assim, investiu-se no

projeto de operação e segurança de vias rodoviárias, com ênfase na educação de trânsito e na realização de fiscalização viária, visando conscientizar o usuário das rodovias sobre a importância da educação no trânsito, como fator essencial à segurança de todos. Foram desenvolvidas parcerias com outros órgãos públicos, empresas de transporte de carga e de passageiros e instituições de ensino.

Investiu-se também de forma acentuada na realização de serviços de manutenção ao longo de 2610 km de rodovias em situação crítica para evitar ou retardar a sua deterioração, de tal forma que o aumento dos custos operacionais fosse mantido para os usuários em níveis suportáveis.

De conformidade com a Lei 13.452/2000 foram carreadas ao FUNTRANS receitas de diversas fontes, a saber:

#### Multas de trânsito rodoviárias

Os valores arrecadados no exercício de 2008 foram de R\$ 36.724.423,61. Em virtude de um trabalho mais intenso de fiscalização das rodovias levado a cabo pela PMMG em contrapartida proporcionou maior segurança para os usuários das rodovias, razão final da ação.

#### Faixa de domínio

Em 2008 foram arrecadados R\$ 25.556.608,57.

- Receita Concessão de Transportes

Receitas arrecadadas no valor de R\$ 24.926.588,18.

### **B – Investimentos realizados**

Da arrecadação de multas foi destinado à PMMG o montante de R\$ 6.485 mil mediante registros no SIAFI: R\$ 2.500 mil em maio, R\$ 2.160 mil em agosto e o restante em outubro sendo a distribuição da cota em função do comportamento da arrecadação para atendimento ao programa de fiscalização e controle de velocidade e segurança das pistas de rolamento.



## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base nos investimentos apresentados na seção anterior, pode-se inferir que o FUNTRANS tem exercido de maneira significativa o seu papel de repassar os valores arrecadados no Estado de Minas Gerais em ações, serviços e obras que visam a conservação de vidas humanas nas rodovias estaduais.

Da avaliação procedida a cada ano, pelo Tribunal de Contas do Estado, pode-se salientar que, em 2006, as metas físicas, definidas a partir dos recursos do FUNTRANS, não foram alcançadas plenamente em decorrência dos resultados apresentados em 3 projetos/atividades: conservação de rodovias, restauração de rodovias e controle do transporte de cargas através da implantação e operação de balanças fixas e móveis.

As metas físicas previstas, nos termos das despesas originalmente aprovadas na Lei Orçamentária Anual (LOA) de 2006, não foram observadas em decorrência do resultado apresentado no projeto/atividade do programa de Operação de Via – OPERVIA – Fiscalização e Controle de Velocidade. Quanto à gestão orçamentária, houve em 2006 falta de arrecadação de multas provenientes da não implementação do projeto/atividade de Fiscalização e Controle de Velocidade do Programa de Operação de Via, face ao término em 02/01/2006 do Contrato PJU-29.023/01 com a Perkons Equipamentos Eletrônicos Ltda.

Quanto à gestão financeira, o resultado foi parcialmente atendido em vista da falta de arrecadação das multas e com a não implementação da cobrança da taxa de licenciamento para uso e ocupação da faixa de domínio das rodovias impetrada na justiça pelas empresas que utilizam a faixa (ver TAB. 2).

TABELA 2  
Execução orçamentária do FUNTRANS no ano de 2006 (em R\$ 1,00)

Descrição	Proposto	Autorizado	Realizado
Controle de Transporte de Cargas através de Implantação e Operação de Balanças	14.230.653,00	16.026.000,00	15.026.461,54
Restauração de Rodovias	2.654.160,00	12.854.160,00	12.000.000,00
Conservação de Rodovias	29.957.500,00	50.158.181,00	29.363.008,89
Fiscalização e Controle de Velocidade	6.324.000,00	28.653,00	27.806,41

Fonte: Dados do Programa de Aplicação FUNTRANS e B.O. Business Objects-2006

Já em 2007, todas as metas físicas foram alcançadas plenamente. As metas financeiras, previstas nos termos das despesas originalmente aprovadas na LOA de 2007, não foram observadas em 6 projetos/atividades/operações especiais. A TAB. 3 apresenta a descrição dos programas, bem como dos valores investidos ao longo do ano de 2007.

**TABELA 3**  
Execução orçamentária do FUNTRANS no ano de 2007 (em R\$ 1,00)

<b>Descrição</b>	<b>Proposto</b>	<b>Autorizado</b>	<b>Realizado</b>
Sistema Operacional Implantado	890.000,00	890.000,00	572.436,58
Balança Operada	29.504.435,00	25.704.435,00	20.124.322,86
Campanha Educativa de Trânsito	100.000,00	100.000,00	78.930,00
Faixa de Rolamento Monitorada	8.880.000,00	8.880.000,00	3.608.910,00
Rodovia Conservada	34.949.000,00	34.959.000,00	25.827.837,37
Veículo Fiscalizado	10.000,00	10.000,00	0

Fonte: Dados do Programa de Aplicação FUNTRANS e B.O. Business Objects-2007

E por fim, em 2008, dos 7 projetos/atividades/operações especiais previstos para o exercício todos tiveram suas metas físicas alcançadas. Já quanto às metas financeiras previstas, nos termos das despesas originalmente aprovadas na LOA de 2008, as mesmas não foram cumpridas nos 7 projetos/atividades/operações especiais já referidos (ver TAB.4).

No referido ano, a avaliação dos resultados quanto à eficácia e à eficiência da gestão orçamentária de atividades e projetos apresentou-se eficaz e parcialmente eficiente, uma vez que houve interrupção de processo licitatório nos serviços de operação de balanças e implantação de praças de pesagem. Quanto à gestão financeira apresentou-se eficaz e eficiente e os atos do gestor do Fundo atenderam aos princípios constitucionais que regem a administração pública – legalidade, moralidade, publicidade, impessoalidade, eficiência e razoabilidade.

**TABELA 4**  
Execução orçamentária do FUNTRANS no ano de 2008 (em R\$ 1,00)

<b>Descrição</b>	<b>Proposto</b>	<b>Autorizado</b>	<b>Realizado</b>
Sistema Operacional Implantado	1.555.737,00	2.355.737,00	2.255.737,00
Recuperação Funcional	81.800.000,00	119.520.000,00	48.369.050,13
Campanha Educativa de Trânsito	10.000,00	150.000,00	92.370,00
Operação de Balanças Fixas e Móveis	30.500.000,00	43.647.833,00	23.336.376,90
Faixa de Rolamento Monitorada	9.061.000,00	1.507.740,00	1.477.801,00
Rodovia Conservada	24.792.893,00	25.343.084,00	23.363.317,90
Veículo Fiscalizado	10.000,00	10.000,00	0

Fonte: Dados do Programa de Aplicação FUNTRANS e B.O. Business Objects

As políticas estabelecidas pelo órgão para uso e operação da rodovia e a prestação de serviços de ajuda aos usuários da via visam garantir a integridade da vida humana nas estradas, mesmo porque, a responsabilidade do DER/MG não se esgota no projeto, construção e conservação de estradas que só têm razão de ser como infraestrutura para o caminhar humano e o

transporte de seus bens. No momento em que essas políticas são eficazes, a imagem da Entidade, junto ao usuário, consolida como instituição reconhecida e válida.

As receitas arrecadadas através do DER/MG, em conjunto com a PMMG, cuja entrada no caixa se dá via Tesouro Estadual é repassado posteriormente ao Fundo e, aplicados exclusivamente em ações definidas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sendo as mesmas revertidas ao usuário através de ações que visam, unicamente, a preservação de vidas humanas.

Os investimentos realizados através do FUNTRANS nos 3 (três) anos levaram em conta as rodovias pavimentadas, classificadas segundo seu volume de tráfego e estado de conservação. Com base nesta classificação e nos custos estimados para recuperação e conservação o DER/MG elaborou orçamentos com perspectivas de investimentos de forma programada e constante para os 16.018,6 km de rodovias sob a sua jurisdição.

A implementação de programas de investimento, previamente estudados e submetidos ao grupo coordenador do Fundo e, posteriormente, aprovados pelo Governador do Estado, constitui um elemento decisivo de estímulo ao crescimento econômico e de atração de novos investimentos para o Estado ao reduzir custos operacionais dos veículos, melhorar a qualidade de locomoção de passageiros e cargas e diminuir os riscos de acidentes de trânsito que além de implicar em perda de vida, também provocam danos expressivos a patrimônios públicos e particulares.

Dessa forma, pode-se concluir que o FUNTRANS tem cumprido o seu papel de auxiliar no resgate da malha rodoviária do Estado em nome da segurança, eficiência dos serviços, redução de custos, educação para o trânsito e oferta de novos empregos no setor, conferindo-lhe amplo interesse público nos seus propósitos alinhados à missão do DER/MG de “criar soluções de transporte de bens e pessoas no âmbito do Estado de Minas Gerais”.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito. Estatísticas Gerais sobre Trânsito. Brasília: DENATRAN, 1986.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Brasil, Brasília, 23 set.1997. CTB, p.799, art.320

MINAS GERAIS. Decreto nº 41.027, 27 de abril 2000. Minas Gerais, Belo Horizonte, 27 abr. 2000. 8p.

MINAS GERAIS. DER - Departamento de Estradas de Rodagem. Relatório interno de infraestrutura rodoviária GPDI/GAB/DER/MG. Belo Horizonte: DER, 1983. p 1-20.

MINAS GERAIS. DER - Departamento de Estradas de Rodagem. Relatório interno de transporte terrestre GPDI/GAB/DER/MG. Belo Horizonte: DER, 1989. ? p.

NASCIMENTO, Renato César do. Gestão do Futuro: Plano de ação estratégica para o setor de transporte rodoviário do estado de Minas Gerais para os anos 2004-2007. *Revista Gerais*, Belo Horizonte, n.4, 2003.

PAIVA, Cássio Eduardo de. Proposição de uma estratégia para alocação de Recursos Financeiros em atividade de Manutenção e Restauração de Pavimentos. *Revista Gerais*, Belo Horizonte, n.5, 2003.