

ISSN: 1980-0193

PERSPECTIVAS CONTEMPORÂNEAS

Revista eletrônica de ciências
sociais aplicadas.

V.2, N.2, 2007



EDITORIAL

Perspectivas Contemporâneas
Faculdade Integrado
Campo Mourão – Paraná – Brasil
Av. Irmãos Pereira, 670, Centro
Fone: 55 44 3523 1982
CEP: 87301-010

Editor Chefe

Patrícia Regina Cenci Queiroz

Editor de Revisão e Correção

Ana Paula Previante Widorski

Editor de Língua Estrangeira

Aparecida da Penha dos Santos
Fernanda Scheibel Bispo

Editor de normalização

Vinicius Ortiz de Camargo

Editor Externo

Luciana Aparecida Bastos
Emanulle Torino

Editor de Layout

Márcia Regina Ferri

Projeto Gráfico e Edição Final

Emanuelle Torino
Márcia Regina Ferri
Patrícia Regina Cenci Queiroz

Suporte Técnico

José Leandro Xavier
xavier@grupointegrado.br

Perspectivas Contemporâneas

“*It’s a brave new world*”, diria Aldous Huxley em sua célebre obra, e certamente admirável é, este mundo. Este novo mundo, modificado de forma acelerada nos dois últimos séculos, tornou-se, ao mesmo tempo, uma arena de desafios e oportunidades tanto para as ciências quanto para os empreendimentos humanos. É lícito afirmar que a ciência tem modificado o mundo e os efeitos destas mudanças trouxeram simultaneamente soluções e problemas para a humanidade.

É uma era de paradoxos, parafraseando Charles Handy, na qual pode-se, ao mesmo tempo, verificar os benefícios inegáveis da tecnologia nas áreas da saúde, comunicações, educação e transportes e, em contraposição, os problemas causados nas mesmas áreas têm igual ou maior impacto.

Para explicar as relações existentes entre os artigos do presente número da revista, preferi classificá-los em três eixos principais: i) problemática sócio-ambiental; ii) negócios; e iii) tecnologia.

No primeiro eixo, sócio-ambiental, enquadram-se o artigo de SILVA e CORONEL, sobre os movimentos ambientais e o artigo “Desenvolvimento humano em municípios gaúchos [...]” de FROEHLICH e NEUMANN, que demonstram dois campos de estudos que, embora muito abordados ultimamente, ainda carecem de contribuições como estas para o entendimento desta interação entre sociedade e ambiente, tão antiga na convivência, mas grande novidade como área de estudos nas ciências sociais.

Como representantes do segundo eixo, estão os artigos de SANTOS e SAAVEDRA, sobre negociações, GONÇALVES e RAIHER, sobre concessões rodoviárias, MACIEL, da área de estratégia, GALEANO e MATA, representante da área de finanças. Estes artigos, quando lidos e classificados como presentes em uma linha de raciocínio, têm o grande mérito de demonstrar a grande diversidade de temas que podem ser discutidos na área de organizações e, mais especificamente, sobre empresas. Esta diversidade que depõe a favor do, já antigo, alerta sobre o aumento da complexidade das operações dos setores produtivos, e em última instância, impactando em inevitável aumento da complexidade da vida humana na sociedade de consumo atual.

Restam ainda os artigos de JESUS e PERIOTO, que mesclam os dois eixos anteriores, apresentando uma visão sobre a interface existente empreendedorismo e meio-ambiente, mediada pela tecnologia e o artigo de RIBEIRO, ZABADAL e FREITAG, sobre os custos de emprego de tecnologias de segurança no mundo virtual, como respostas às ameaças que diariamente rondam este ambiente.

Desta forma, novamente, a revista *Perspectivas Contemporâneas* faz jus a seu título e a sua linha editorial, apresentando artigos de qualidade e que efetivamente contribuem para o fomento às discussões e ao esclarecimento dos temas que concernem a estes assuntos.

Boa leitura.

Rogério Silveira Tonet

Coordenador de Extensão da Faculdade Integrado, administrador com especializações em Recursos Humanos e Marketing, Mestre em Administração pela Universidade Federal do Paraná (2004).

CONCESSÕES RODOVIÁRIAS E DESENVOLVIMENTO REGIONAL: ÊNFASE PARA O MUNICÍPIO DE CALIFÓRNIA*Marilene Gonçalves⁽¹⁾**UEPG – Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa – PR**Augusta Pelinski Raiher⁽²⁾**UFRGS – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre – RS***RESUMO**

Neste trabalho foram analisados os benefícios que o imposto sobre serviço (ISS), oriundo dos pedágios, geram para o desenvolvimento regional dos municípios beneficiários. A concessionária utilizada foi a Rodonorte, a partir da qual coletou-se dados referentes aos repasses anuais realizados nos dezoito municípios do seu entorno. Posteriormente, fez-se um estudo de caso do município de Califórnia (menor população), buscando identificar se a presença do ISS do pedágio está associada com o melhoramento de algumas variáveis integrantes do desenvolvimento econômico. Como corolário, evidenciou-se que naqueles municípios com menores populações tal imposto tem uma participação relevante na composição das receitas municipais, identificando uma associação positiva entre a presença dos repasses do ISS da empresa Rodonorte e as receitas municipais, bem como uma correlação positiva entre a presença do ISS do pedágio e os investimentos feitos na saúde/saneamento, educação/cultura e na urbanização/habitação.

Palavras-chave: Desenvolvimento regional; concessões rodoviárias.

ROAD CONCESSIONS AND REGIONAL DEVELOPMENT: EMPHASIS ON THE CITY OF CALIFÓRNIA**ABSTRACT**

In this work were analyzed the benefits that the tax on service (ISS) originating from tollhouses generate for the regional development of the beneficiary districts. The used dealership was Rodonorte, from which collected data was related to the annual surrender accomplished in the eighteen districts of its circuit. Later, it was made a study of case about the district of California (smaller population), looking for identifying the presence of ISS of the tollhouse is associated with the improvement of some integral variables of the economic development. As corollary it was evidenced that, in those districts with smaller population, the tax has a relevant participation in the composition of the municipal incomes, identifying a positive association among the presence of the surrender of ISS of the company Rodonorte and the municipal incomes, as well as a positive correlation between the presence of ISS of the tollhouse and the investments done in the health/sanitation, education/culture and in the urbanization/habitation.

KEYWORDS: Regional development; road concessions.

INTRODUÇÃO

O desenvolvimento econômico é tido como alterações de caráter quantitativo no produto nacional e como alterações de caráter qualitativo nos níveis de bem-estar econômico e social de uma população, exigindo estratégias conjuntas e de longo-prazo, visando melhorar variáveis sociais (como educação, saúde, cultura, habitação, saneamento) e econômicas (infra-estrutura, renda, investimentos, entre outras).

A ação do Estado (entendido como a União, o Estado e os municípios) pode influenciar o desenvolvimento através dos seus investimentos em infra-estrutura, saneamento, saúde, educação e por meio de outros projetos que visem o rompimento de qualquer processo cumulativo negativo existente, instalando, concomitantemente, um novo círculo com efeitos positivos sobre o desenvolvimento econômico da região.

Diante disto, o montante de receitas auferidas pelo poder público torna-se um dos pontos-chave na determinação da soma de inversões efetuada pelo Estado e, conseqüentemente, influencia o grau de desenvolvimento de cada município. Por isso, este trabalho visa analisar os benefícios da arrecadação do imposto sobre serviço (ISS) da concessionária Rodonorte para o desenvolvimento regional dos municípios beneficiários, buscando identificar a participação dos repasses do ISS da Rodonorte no total das receitas municipais, verificando a influência dessa arrecadação em variáveis que compõe o desenvolvimento econômico.

O presente trabalho apresenta cinco seções, incluindo esta. Na segunda seção faz-se uma breve revisão de literatura. A metodologia compõe a terceira seção. A análise dos benefícios da arrecadação do ISS da concessionária Rodonorte é feita na quarta seção. As conclusões finais sumarizam esta pesquisa.

2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

2.1. Desenvolvimento Econômico

O desenvolvimento econômico caracteriza-se por alterações de caráter quantitativo nos níveis de produto nacional, na alocação dos recursos pelos diferentes setores da economia e por mudanças qualitativas nos indicadores de bem-

estar econômico e social de uma nação. Assim, o simples aumento da capacidade produtiva não significa que se está tendo desenvolvimento econômico, mas serve como indicativo do início processo (PINHO E VASCONCELLOS, 2004).

Sen (2000) destaca que todas as variáveis (qualitativa ou quantitativa) determinantes do desenvolvimento econômico estão interligadas, exercendo um efeito de complementaridade uma sobre as outras. Desta forma, o crescimento econômico, por si só, não constitui o desenvolvimento; sua presença ajuda no aumento das rendas privadas, possibilitando que o Estado eleve seus recursos para financiar os seus serviços. A ampliação desses serviços possibilita, por exemplo, um maior nível de investimentos na escolaridade, que resulta na qualificação da população, no crescimento da produção e da renda interna, decorrente da produtividade.

Portanto, o processamento do desenvolvimento econômico exige estratégias conjuntas e de longo-prazo, necessitando haver uma complementaridade entre as variáveis (econômicas e sociais) para que o desenvolvimento efetivamente se processe.

Myrdal (1965) e Hirschman (1961) destacam que, quando determinada região encontra-se subdesenvolvida, com insuficiência de acumulação de capital, o Estado deve intervir, rompendo todo círculo vicioso negativo existente e promovendo efeitos propulsores que encadeiam o desenvolvimento econômico, através de investimentos em infra-estrutura que atraiam e mobilizem recursos ou atuando diretamente na atração dessas inversões.

2.2. Administração Pública e Desenvolvimento

Administração consiste em gerenciar, controlar e dirigir empresas, tendo como objetivo a produtividade e a lucratividade. Para se chegar a isto, o administrador avalia os objetivos e desenvolve as estratégias necessárias para alcançá-los. Segundo Waldo (1966), a administração é o esforço compreensivo para dirigir, guiar e integrar esforços humanos associados focalizados na direção de certos fins e alvos específicos.

Os pilares de um governo são a lei e o orçamento, competindo ao povo definir o que deve ser feito para o bem-estar público. A administração pública executa o que a lei e o orçamento lhes ordenam. De acordo com Oliveira (2007), os objetivos da administração pública não podem ser medidos em termos monetários e não podem ser verificados por métodos contábeis, não havendo preço de mercado para as suas realizações. As receitas do governo são geradas a partir de fontes especiais, como impostos, multas e não pelo trabalho executado pelos funcionários.

Neste século XXI, os administradores e políticos passaram a entender a importância da pesquisa e do planejamento no setor público, visando uma maior precisão nos cálculos e, conseqüentemente, numa maior eficiência. Waldo (1966) relata que o planejamento consiste num processo com suas técnicas associadas, almejando um resultado desejado. Na ausência de medidas políticas planejadas, o governo tende a ser dirigido pelas pressões de certos grupos de interesses particulares. Assim, o autor destaca que o planejamento é essencial para atingir o interesse geral e permanente de toda a comunidade.

A organização da administração pública é essencial para o funcionamento do governo, dado que, nenhum governo pode sobreviver muito tempo sem uma organização administrativa eficiente. Uma entidade administrativa deve ser responsável tanto pela formulação como pela execução da diretriz pública. Essa diretriz é influenciada pelo exercício do poder concedido nas operações do dia-a-dia e na elaboração de propostas específicas para consideração da legislação.

O poder pode ser classificado como arbítrio técnico, arbítrio no planejamento social e arbítrio na conciliação de interesses. Conseqüentemente, o administrador tem a responsabilidade de procurar diretrizes claras, coerentes, que possam ser executadas de acordo com os valores da comunidade interessada, devendo elaborar diretrizes alternativas para enfrentar problemas não previstos (WALDO,1966).

Faz-se necessário, para uma boa administração, um orçamento nacional que possa prever a quantidade de fundos necessários e sua origem, o caráter das suas despesas e quanto será destinado para elas, entre outras competências.

A administração pública compreende a União, os Estados e os Municípios. Conforme a Constituição Federal de 1988, artigo 21, compete à União administrar as reservas cambiais do País e fiscalizar as operações de natureza financeira, especialmente as de crédito, câmbio e capitalização, bem como as de seguros e de previdência privada; cabe também elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social; bem como explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão os serviços de transportes rodoviário interestadual e internacional de passageiros, entre outras competências relevantes ao assunto (BRASIL, 2006).

Aos Estados pertence o produto do imposto da União sobre a renda e proventos de qualquer natureza e 20% do produto do imposto que a União instituir no exercício de sua competência.

Ao município compete:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;

III - instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei;

IV - criar, organizar e suprimir distritos, observada a legislação estadual;

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação pré-escolar e de ensino fundamental;

VII - prestar, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, serviços de atendimento à saúde da população;

VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;

IX - promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual. (BRASIL, 2006, p.28).

2.2.1. Município

A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público Municipal, tem como objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes, através do plano diretor, destacando que este é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão (DI PIETRO, 1996).

Ao município é também atribuída a legislação e a fiscalização de todas as questões que envolvem imóveis urbanos, como cobrança de impostos, desapropriações, concessão de títulos de domínio, entre outras.

Conforme Brasil (2006), pertence aos municípios o produto do imposto da União sobre renda e proventos de qualquer natureza, 50% do produto do imposto da União sobre a propriedade territorial rural, relativamente aos imóveis neles situados, 50% do produto do imposto do Estado sobre a propriedade de veículos automotores licenciados em seus territórios, 25% do produto do imposto do Estado sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação. Os demais impostos que fazem parte da receita dos municípios são: o Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana e o Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza, além deles existem as taxas cobradas pelos Municípios que são geradas pelo exercício regular do poder de polícia, ou da utilização de serviço público específico, prestado ao contribuinte. Há também a Contribuição de Melhoria que é instituída para fazer face ao custo de obras públicas que decorram em valorização imobiliária.

O setor governamental possui um planejamento de recursos denominado orçamento público que é consolidado em lei. Segundo Brasil (2006), nessa lei são listadas todas as despesas eleitas como prioritárias pelos Poderes da República, bem como a estimativa das receitas previstas para serem arrecadadas e que custearão aqueles gastos, além disso, ela é válida para um determinado exercício.

Como exemplo de despesas públicas pode-se citar os gastos com a manutenção de órgãos (ministérios, autarquias), com o sistema de saúde, com a

educação, como os investimentos, com o pagamento de juros e amortização da dívida pública.

O orçamento público, juridicamente, materializa-se numa lei ordinária, de validade anual, que exprime, em termos financeiros e técnicos, as decisões políticas na alocação dos recursos públicos, estabelecendo as ações e programas prioritários para atender às demandas da sociedade (BRASIL, 2006, p. 4).

A Constituição Federal de 1988 inovou a elaboração e os instrumentos que compõe o orçamento público através de três documentos: Lei do Plano Plurianual (PPA), Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e Lei Orçamentária Anual (LOA). De acordo com Brasil (2006), a Lei do Plano Plurianual é editada de quatro em quatro anos e estabelece as diretrizes, objetivos e metas da administração pública federal para as diversas despesas inclusive as de programas de duração continuada. A lei de Diretrizes Orçamentárias é válida por um exercício e compreende as metas e prioridades da administração pública federal incluindo despesas de capital, elaboração da lei orçamentária anual, alterações da legislação tributária e política de aplicação das agências financeiras de fomento. A Lei Orçamentária Anual também é válida por um exercício fiscal e contém o orçamento fiscal, o da seguridade social e o de investimentos das empresas estatais, enfim abrange toda a administração pública, direta e indireta.

A Lei das Diretrizes Orçamentárias (LDO) foi criada em 17 de março de 1964, e instituiu normas para elaboração e controle dos orçamentos e balanços da União, Estados, Municípios e do Distrito Federal. No que se refere aos Municípios é através dela que são definidas as despesas com educação, saúde, segurança, entre outras.

2.2.1.1 Imposto Sobre Serviço (ISS)

O ISS surgiu visando combater os efeitos econômicos do imposto sobre o volume de vendas, com a concepção econômica de serviço como produto (OLIVEIRA, 2007). No Brasil, essas vendas foram oneradas com dois impostos, ICM e ISS, atribuindo competência tributária a duas entidades políticas diferentes: Estados-membros e Municípios.

O ISS se apresenta como um imposto sobre a circulação de uma riqueza especial, referente à produção de serviços para o respectivo consumo, onerando a circulação de bens que não são mercadorias, considerados bens imateriais. Para a economia, o conceito de serviço se opõe ao de bem material ou corpóreo; assim, tudo aquilo que não se constitui em bem material, se constitui em outra modalidade de bem: o de serviço.

O ISS tem por objeto a prestação de serviços, considerando como serviços não apenas o fornecimento de trabalho, mas, também, a locação de bens móveis e a cessão de direitos.

De acordo com a Constituição Federal de 1988, em seu art. 156, III, compete aos Municípios instituir impostos sobre serviços de qualquer natureza que não estejam compreendidos no art. 155, II, definidos em lei complementar. Deste modo, os Municípios têm competência para instituir uma Lista de Serviços com base na lista da Lei Complementar 116/2003.

O ISS tem como fato gerador a prestação de serviços constantes na “Lista de Serviços” anexa à Lei, mesmo que estes serviços não se constituam atividade principal do prestador. O referido imposto incide ainda sobre os serviços prestados mediante a utilização de bens e serviços públicos explorados economicamente mediante autorização, permissão ou concessão, com o pagamento de tarifa, preço ou pedágio pelo usuário final do serviço (PONTA GROSSA, 2006).

Desta forma, as explorações de rodovias estão relacionadas na “Lista de Serviços” no item de número 22, subitem 22.01, em que, suas atividades compreendem:

Serviços de exploração de rodovia mediante cobrança de preço ou pedágio dos usuários, envolvendo execução de serviços de conservação, manutenção, melhoramentos para adequação de capacidade e segurança de trânsito, operação, monitoração, assistência aos usuários e outros serviços definidos em contratos, atos de concessão ou de permissão ou em normas oficiais (PONTA GROSSA, 2006, p. 34).

É importante destacar que o imposto recolhido para as prefeituras oriundas das concessionárias que exploram as rodovias é de 5% da receita mensal, e esta se refere ao valor do pedágio e das obras do período.

3. METODOLOGIA

Analizou-se nesta pesquisa a influência dos repasses do ISS do pedágio da empresa Rodonorte sobre os municípios do seu contorno. Os dados utilizados foram as receitas municipais, os repasses do imposto ISS da empresa Rodonorte no período de 2000 a 2004 e a população presente no ano de 2000, informações oriundas do Ipardes (2006) e da Rodonorte (pesquisa em *lócus*). Os municípios analisados foram Apucarana, Balsa Nova, Califórnia, Campo Largo, Carambeí, Castro, Curitiba, Faxinal, Imbaú, Ipiranga, Jaguariaíva, Marilândia do Sul, Mauá da Serra, Ortigueira, Palmeira, Piraí do Sul, Ponta Grossa e Tibagi. Analisou-se, primeiramente, a relevância da arrecadação total de cada município e a participação dos repasses do ISS do pedágio, relacionado essa participação relativa com o tamanho da população através do coeficiente de correlação de *Spearman* (1).

$$r = 1 - \frac{6 \sum d_i^2}{n(n^2 - 1)} \quad (1)$$

ONDE:

- r: Coeficiente de correlação de *Spearman*;
- di: Diferença de postos para cada par de observações;
- n: Número de pares.

Posteriormente, escolheu-se o município beneficiário dos repasses da Rodonorte com a menor população presente que possuísse dados disponíveis para as análises⁽³⁾, fazendo um estudo de caso. Nesta análise, correlacionou-se (coeficiente de *Spearman* (1)) a presença dos repasses do ISS oriundos da Rodonorte (atribuindo zero para os anos sem esses repasses e um para os anos de presença desses repasses) com as receita municipais, os investimentos em saúde/saneamento, educação/cultura e urbanização/habitação.

4. ANÁLISE

4.1. Imposto Sobre Serviço (ISS) da concessionária Rodonorte nas Receitas Totais dos Municípios Beneficiários

Na composição das receitas dos municípios localizados no entorno das rodovias pedagiadas pela Rodonorte consta o imposto sobre serviços “pedágio”. Anualmente, observa-se um aumento significativo da arrecadação desse tributo,

crecendo, em média, a 106,75% ao ano. No ano de 2001 e 2003 o município que mais recebeu repasses quanto aos impostos do ISS referentes ao pedágio foi Balsa Nova e no ano de 2002 e 2004, Ponta Grossa auferiu os maiores montantes em relação a todos os municípios beneficiários desses repasses. Considerando todas as praças de pedágios da concessionária Rodonorte, os municípios que mais tiveram participação no montante total repassado pela empresa em 2003 foram, sequencialmente, Balsa Nova, Palmeira, Carambeí, Jaguariaíva, Tibagi, Imbaú e Ortigueira (Tabela 1).

Tabela 1: Valores Totais repassados aos municípios pelo pedágio - 2000 a 2004

Municípios	Repasses Totais do ISS do Pedágio				
	2000	2001	2002	2003	2004
Apucarana	36.749,29	104.608,0	138.758,16	130.276,05	438.609,16
Balsa Nova	582.357,33	1.097.856,3	1.278.928,74	1.413.548,49	340.931,28
Califórnia	21.834,99	67.764,64	94.171,40	79.922,90	225.893,11
Campo Largo	278.353,95	439.178,19	634.260,87	680.869,74	439.236,63
Carambeí	237.621,63	571.415,76	679.148,74	722.273,30	399.496,17
Castro	126.220,81	331.453,17	419.053,55	376.983,65	583.557,25
Curitiba	-	316.149,67	358.461,89	414.472,28	288.641,22
Faxinal	503,56	1.415,99	1.865,13	1.777,34	6.117,94
Imbaú	140.573,21	343.704,91	419.906,16	478.878,32	451.786,17
Ipiranga	9.620,85	27.399,58	36.729,47	34.672,76	75.297,71
Jaguariaíva	134.512,67	309.708,80	393.377,30	383.070,71	368.017,55
Marilândia do Sul	31.392,19	95.150,53	130.636,19	113.884,32	338.839,20
Mauá da Serra	47.897,30	150.545,01	210.538,41	176.170,10	483.787,77
Ortigueira	230.643,42	618.750,86	796.307,03	804.314,30	1.232.999,96
Palmeira	362.052,94	867.002,67	1.013.805,40	1.121.777,66	376.488,54
Piraí do Sul	104.382,87	269.476,93	355.868,57	313.811,19	298.837,78
Ponta Grossa	43.427,28	1.049.363,5	1.301.042,30	1.300.383,43	1.662.824,40
Tibagi	240.743,14	634.739,84	813.773,14	846.324,18	1.112.523,63

FONTE: Rodonorte, organizada pela pesquisa.

Ao todo, a empresa administra 483,93 quilômetros, destacando que o município que tem a maior extensão é Ponta Grossa e, no outro extremo, com a menor extensão em quilômetros, apresenta-se Faxinal (Tabela 2). Como o valor de ISS repassado para os municípios constitui-se de acordo com a extensão de quilômetros pertencentes a cada município, Ponta Grossa foi a que mais recebeu

imposto da Rodonorte no ano de 2004, enquanto Faxinal foi o município que menos arrecadou.

Desta forma, o município de Ponta Grossa recebeu R\$ 1.662.824,40 em 2004, seguida de Ortigueira, com R\$ 1.232.999,96, de Tibagi com R\$ 1.112.523,63, Piraí do Sul com R\$ 298.837,78, Castro com R\$ 583.557,25, Mauá da Serra com R\$ 483.787,77, Imbaú com R\$ 451.786,27, Apucarana com R\$ 438.609,16, Campo Largo com R\$ 439.236,63, Palmeira com R\$ 376.488,54, Jaguariaíva com R\$ 368.017,55, Carambeí com R\$ 399.496,17, Marilândia do Sul com R\$ 338.839,20, Balsa Nova com R\$ 340.931,28, Curitiba com R\$ 288.641,22, Califórnia com R\$ 225.893,11, Ipiranga com R\$ 75.297,71 e, finalmente, Faxinal com R\$ 6.117,94 (Tabela 1).

Tabela 2: Alíquotas e participação dos municípios no ISS do pedágio por praça de pedágio- 2004

Municípios	Extensão (km)	Participação (%)
Balsa Nova	16,30	3,37
Califórnia	12,00	2,48
Campo Largo	21,00	4,34
Carambeí	19,10	3,95
Castro	31,00	6,41
Curitiba	13,80	2,85
Faxinal	0,325	0,07
Imbaú	24,00	4,96
Ipiranga	4,00	0,83
Jaguariaíva	19,55	4,04
Marilândia do Sul	18,00	3,72
Mauá da Serra	25,70	5,31
Ortigueira	65,50	13,54
Palmeira	20,00	4,13
Piraí do Sul	31,75	6,56
Ponta Grossa	79,50	16,43
Tibagi	59,10	12,21
Total	483,93	100,00

Fonte: Rodonorte, organizada pela pesquisa.

A Tabela 3 demonstra a representatividade do ISS repassado pela concessionária Rodonorte nas receitas totais de cada município, nos anos de 2000, 2001, 2002, 2003 e 2004. Os municípios de Imbaú, Balsa Nova, Palmeira, Tibagi e Ortigueira, tinham, respectivamente, uma grande participação do ISS advindo da

Rodonorte dentro das suas receitas totais em 2003, destacando que, 10,5% das receitas municipais de Imbaú eram oriundos dos repasses feitos pela concessionária Rodonorte sobre a forma de tributos do ISS. Contrariamente, nos grandes centros urbanos (como Curitiba) a participação deste imposto não é tão significativa.

Tabela 3: Participação relativa do ISS arrecadado do Pedágio no total de Receita dos Municípios e sua População

Municípios	População* (2000)	Participação do ISS na Receita total do Município** (%)				
		2000	2001	2002	2003	2004
Mauá da Serra	6471	0,96	1,82	-	2,86	6,74
Califórnia	7678	0,52	1,00	0,86	1,71	4,12
Marilândia do Sul	9071	0,50	1,10	-	1,96	4,82
Imbaú	9474	4,21	8,02	7,70	10,51	-
Balsa Nova	10153	7,93	11,91	9,67	9,70	-
Ipiranga	13308	0,16	0,32	0,27	0,43	0,74
Carambeí	14860	1,95	4,05	3,61	3,87	1,85
Faxinal	15608	0,006	0,01		0,01	0,05
Tibagi	18434	2,16	4,41	3,45	5,25	5,41
Piraí do Sul	21647	1,16	1,89		2,16	1,77
Ortigueira	25216	2,15	4,15	3,64	5,10	6,94
Jaguariaíva	30780	1,00	1,77	1,49	1,63	1,39
Palmeira	30847	3,03	6,30	5,24	5,76	
Castro	63581	0,39	0,92	0,79	0,92	1,21
Campo Largo	92782	0,71	0,85	1,10	1,15	0,59
Apucarana	107827	0,08	0,15	0,13	0,20	-
Ponta Grossa	273616	0,00	0,63	0,69	0,76	-
Curitiba	1587315	0,00	0,02	0,02	0,02	0,01

Fonte: Elaborado pela pesquisa, através de dados originais do (*) Iparde (2006) e da (**) Rodonorte (2006)

Essa verificação acerca da importância do ISS do pedágio nos municípios menores pode ser comprovada através da Tabela 4. Nela verifica-se a existência de uma correlação negativa entre o número de habitantes e a participação relativa do ISS do pedágio, indicando que um aumento da população tem como contrapartida a diminuição da participação desse imposto frente ao total arrecadado pelo município (e vice-versa). Tal fato mostra o quão importante esse tributo é para os pequenos municípios, principalmente porque, quando o município tem um forte dinamismo interno no que se refere à geração de emprego e renda atrai a população de diversas regiões para si; todavia, quando o dinamismo interno é menor, a população busca fora da região oportunidades melhores, evadindo-se e diminuindo a população da

cidade (SINGER, 1985). Desta forma, como na grande maioria dos municípios menores (em termos de população) o percentual da arrecadação do ISS do pedágio foi significativamente elevado em relação ao total arrecadado, pode-se inferir que, neles o dinamismo interno é menor, tornando-se ínfima a arrecadação municipal das atividades produtivas e elevando, conseqüentemente, a participação da arrecadação do ISS do pedágio.

Tabela 4: Correlação entre a participação do ISS do pedágio na receita total dos municípios e sua população

	Participação do ISS na Receita total do Município	População
Participação do ISS na Receita total do Município	1	-0,279*
População	-0,279*	1

Fonte: Elaborado pela pesquisa

*: Significativo a 1%.

Mas será que a arrecadação deste imposto influencia o desenvolvimento dos municípios beneficiários, essencialmente dos pequenos municípios?

4.1.2. Estudo de Caso de Califórnia ⁽⁴⁾

O município de Califórnia foi fundado por Alberto L. V. Duplessés, engenheiro civil, de nacionalidade francesa, auxiliado pelo topógrafo Minotti Bolinelli, como consta em Califórnia (2006). Em 1942 se iniciou o povoado e em setembro de 1948 foi elevado à categoria de Distrito Judiciário. Posteriormente, em 1954 elevou-se a categoria de Município, sendo instalado em 17 de dezembro de 1955. A denominação de Califórnia se deu, devido à semelhança encontrada entre a nova localidade e a região americana de igual denominação.

Califórnia se distancia da capital em 348,6 km. Sua população censitária total em 2000 era de 7.678 habitantes, com uma estimativa de aumento para 7.897 habitantes até o ano de 2005, em que, a população economicamente ativa era de 4.045 pessoas, sendo que deste total 3.563 eram consideradas como população ocupada,

tendo um contingente de estabelecimentos produtivos de apenas 126 unidades (IPARDES, 2006).

No que se refere à educação, a cidade não possui entidades de Ensino Superior, principalmente pelo fato de ser um pequeno município, com poucos habitantes. A falta de ensino superior pode ser um indicativo quanto à ausência de mão-de-obra qualificada, contribuindo negativamente com a dinâmica de emprego e renda da cidade.

A infra-estrutura de Califórnia no que se refere ao abastecimento de água e esgoto se encontra da seguinte forma: a rede de abastecimento de água atende a 2.046 unidades ⁽⁵⁾, não tendo rede de atendimento de esgoto. No que se refere à energia elétrica o consumo é de 7.764 Mwh, para um total de 2.678 consumidores. O grau de urbanização verificado em 2000 foi de 73,77%, tendo uma taxa de geométrica de crescimento de 0,52% (IPARDES, 2006).

Esses dados evidenciam a carência do município em relação a alguns atributos sociais que, conseqüentemente, prejudicam a qualidade de vida da população e o próprio desenvolvimento do município. Neste contexto, o seu Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) no ano de 2000 foi de 0,745, obtendo como Índice de Desenvolvimento Humano-renda um valor de apenas 0,665, demonstrando um grau de desenvolvimento relativamente baixo (IPARDES, 2006).

No ano de 2004 as receitas municipais foram de R\$ 5.464.011,40 e as despesas foram num montante de R\$ 5.205.858,93, com uma participação dos repasses do ISS do pedágio nas receitas do município de 4,12%.

Diante deste contexto, será que as receitas do imposto ISS do pedágio contribuem para o melhoramento de algumas variáveis do desenvolvimento econômico do município de Califórnia?

Segundo Pinho e Vasconcelos (2004), o desenvolvimento econômico é tido como alterações de caráter quantitativo e qualitativo nos níveis de bem-estar econômico e social de uma população. No caso de Califórnia, como é um pequeno município com poucas empresas e com uma participação relativamente significativa da arrecadação de ISS do pedágio em relação ao total de receitas do município,

aumentando anualmente (0,5% em 2000; 1% em 2001, 0,9% em 2002 e 1,7% em 2003 e 4% em 2004), questiona-se se a arrecadação de ISS do pedágio influencia, de forma positiva, algumas das variáveis que formam o desenvolvimento econômico deste município.

Através da Tabela 5 têm-se um resumo da associação existente entre o imposto arrecadado com o pedágio e as receitas municipais, o investimento em saúde/saneamento, urbanismo/habitação e educação/cultura efetuados em Califórnia. Nos resultados verificou-se a existência de uma correlação positiva entre os repasses do ISS do pedágio e essas variáveis selecionadas, indicando que, a presença desses recursos, conduz positivamente a um melhoramento nas receitas municipais, elevando os investimentos em educação/cultura, saúde/saneamento, urbanismo/habitação e na educação/cultura. A ausência desses repasses influencia diretamente na diminuição das receitas municipais e, conseqüentemente, a uma diminuição nos investimentos em variáveis sociais, importantíssimas para o melhoramento da qualidade de vida da população e, por tanto, para a elevação do desenvolvimento econômico municipal.

Tabela 5: Correlação de Spearman para variáveis Selecionadas

	ISS do Pedágio	Receita Municipal	Saúde/Saneamento	Urbanismo/Habitação	Educação/Cultura
ISS do Pedágio	1	0,87**	0,77**	0,62*	0,87**
Receita Municipal	0,87**	1	0,93**	0,88**	0,94**
Saúde/Saneamento	0,77**	0,93**	1	0,86**	0,85**
Urbanismo/Habitação	0,62*	0,88**	0,86**	1	0,84**
Educação/Cultura	0,87**	0,94**	0,85**	0,84**	1

Fonte: Elaborado pela pesquisa, com saída do *Software SPSS*

*: Nível de significância de 5%;

** : Nível de Significância de 1%

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo deste trabalho consistia em analisar os benefícios que o imposto ISS do pedágio gera para o desenvolvimento regional. Considerando a participação do ISS do pedágio nas receitas dos municípios do entorno das rodovias pedagiadas pela Rodonorte, verificou-se que para os pequenos municípios tal arrecadação tem um peso significativo na arrecadação total, em que, quanto menor é o município maior tende a ser essa importância, existindo uma relação negativa entre a arrecadação de ISS do pedágio e a população existente.

Além disso, através do estudo realizado com o município de Califórnia evidenciou-se a existência de uma associação positiva entre a presença do ISS oriundo do pedágio e algumas das variáveis que compõe o desenvolvimento econômico (saúde/saneamento, educação/cultura e habitação/urbanismo), indicando que, um aumento das receitas municipais através ISS tem um efeito direto sobre o melhoramento e/ou manutenção da infra-estrutura, proporcionando um maior bem-estar para a população local. Destaca-se que o processo de desenvolvimento econômico tem uma magnitude bem maior que a simples alteração dessas variáveis, em que, a própria elevação da participação do ISS do pedágio no total das receitas do município indica que seu dinamismo interno quanto à criação de emprego e renda está debilitado. Contudo, deve-se destacar que a presença destes repasses torna-se importante exatamente quando visa contornar qualquer processo cumulativo negativo existente no município, contribuindo, e não sendo o fator principal para o desenvolvimento econômico.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituição/>. Acesso mai. 2006.

CALIFÓRNIA. Dados 2005. Disponível em: <<http://www.california.pr.gov.br/>> . Acesso set. 2006.

DI PIETRO, M. S. Z. **Parcerias na administração pública**: concessão, permissão, franquia, tercerização e outras formas. São Paulo: Atlas, 1996.

HIRSCHMAN, A. O. **La estrategia del desarrollo económico**. México: Fondo de Cultura Económica, 1961.

Instituto Paranaense de Desenvolvimento - IPARDES. Disponível em: <<http://www.ipardes.gov.br>>. Acessado em 26 set. 2006

MYRDAL, G. **Teoria Econômica e Regiões Subdesenvolvidas**. Rio de Janeiro: Saga, 1965.

OLIVEIRA, G. S. **O que são finanças públicas?** Disponível em: <<http://www.resumosconcursos.hpg.com.br>>. Acesso ago. 2007.

PINHO, D.B.; VACONCELLOS, M.A.S. **Manual de Economia**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2004.

PONTA GROSSA. **LEI nº. 7.500** de 30 de dezembro de 2003. Institui o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN, e dá outras providências. Disponível em: <<http://pg.pr.gov.br/fileslegislacao/lei7500.zip>>. Acesso set. 2006.

SEN, A. **Desenvolvimento como liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SINGER, P. **Economia política da urbanização**. 10^o ed., São Paulo: Brasiliense, 1985.

WALDO, Dwight. **Problemas e aspectos da administração pública**. Tradução de Albertino Pinheiro Jr. São Paulo: Livraria Pioneira, 1966.

NOTAS

(1) Graduanda em Economia pela Universidade Estadual de Ponta Grossa. Rua Coronel Alípio do Nascimento, 380, Palmeira, Paraná, Cep: 84130-00. E-mail: mari_lenegon@yahoo.com.br.

(2) Economista, mestre em Desenvolvimento Regional e Agronegócio pela Universidade Estadual do Oeste do Paraná e doutoranda em economia do desenvolvimento pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Rua Coronel Alípio do Nascimento, 380, Palmeira, Paraná, Cep: 84130-00. Tel.: (0**42) 9128-7352. E-mail: apelinski@gmail.com.

(3) Mauá da Serra é o município com menor população presente, contudo, não possuía todos os dados para a análise. Por isso, fez-se o estudo de caso com o segundo município com a menor população presente (Califórnia) dentre os municípios beneficiários dos repasses do ISS do pedágio.

(4) Fez-se o estudo de caso com Califórnia por ser o segundo município com menor população dentre os beneficiários dos repasses da Rodonorte, possuindo todos os dados para efetuação da análise.

⁽⁵⁾ Unidades: refere-se a todo imóvel ou subdivisão independente do imóvel para efeito de cadastramento e cobrança de tarifa. Fonte: IPARDES (2006).

Enviado: 15/06/2007

Aceito: 07/10/2007

Publicado: 12/12/2007