



UNISUL

UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA

HELEN BECKER

**A LICITAÇÃO DA DUPLICAÇÃO DA BR 101 E SEUS REFLEXOS NA
EXPORTAÇÃO DO ARROZ NO VALE DO ARARANGUÁ, SC**

Tubarão

2011

HELEN BECKER

**A LICITAÇÃO DA DUPLICAÇÃO DA BR 101 E SEUS REFLEXOS NA
EXPORTAÇÃO DO ARROZ NO VALE DO ARARANGUÁ, SC**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Graduação em Relações Internacionais da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais.

Orientadora: Prof^ª. Terezinha Antonio Damian, Msc

Tubarão

2011

NOME DO ALUNO (A)

Helen Becker

TÍTULO DO TCC

A licitação da duplicação da BR101 e seus reflexos na exportação de arroz no vale de
Araranguá, SC

FOLHA DE APROVAÇÃO

Este Trabalho de Conclusão de Curso do Curso de Relações Internacionais da Universidade do Sul de Santa Catarina – UNISUL foi julgado adequado à obtenção do título de bacharel em Relações Internacionais e aprovado, com a seguinte nota: 9,4 (nove quatro), em sua forma final pelo curso de Relações Internacionais da Universidade do Sul de Santa Catarina.

Tubarão, SC, 17 de novembro de 2011.

Banca Examinadora:

Nome do (a) orientador (a): Profa. Terezinha Damian Antonio, Msc. – UNISUL

Nome do (a) examinador (a): 1 Renata Goulart Fernandes, Esp. – UNISUL

Nome do (a) examinador (a) 2: Sandra L. N. A. M. Fileti, Esp. – UNISUL

Dedico este trabalho ao Estado de Santa Catarina e aos Rizicultores do Vale do Araranguá, que com muito esforço reforçam a qualidade de vida da região.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus que me deu força para chegar até este momento.

Aos empresários do Vale que me deram estímulo para concluir este estudo.

Aos meus pais pela paciência e compreensão, pelo incentivo aos meus estudos.

A minha orientadora e mestre, que contribuíram para o meu sucesso na conclusão deste curso.

RESUMO

O tema deste trabalho de conclusão de curso é os reflexos do atraso das obras de duplicação da BR 101, no trecho entre Florianópolis, SC e Passo de Torres, SC nas exportações do arroz do Vale do Araranguá, SC. A exportação nada mais é que a saída de bens, produtos ou serviços de um país de origem para outra nação. Trata-se de uma atividade econômica com regulamentação própria, que depende de fatores externos ligados a infraestrutura de um país. O objetivo geral deste estudo é destacar os reflexos do atraso da duplicação da BR 101, trecho sul, em relação às exportações de arroz do Vale do Araranguá, SC. São objetivos específicos: realizar a fundamentação teórica sobre o tema; apresentar os aspectos históricos e o processo licitatório da duplicação da BR 101; destacar as obras rodoviárias previstas e realizadas no trecho sul da BR 101 entre Florianópolis e Passo de Torres com vistas à duplicação da rodovia; identificar os atrasos ocorridos na duplicação do trecho sul da BR 101 e seus reflexos para a sociedade sul catarinense; avaliar os reflexos dos atrasos para as exportações de arroz do Vale do Araranguá, SC e, propor recomendações a partir do estudo realizado. A revisão bibliográfica abordou aspectos sobre a globalização, competitividade internacional, internacionalização, negócios internacionais, exportação, licitação, mercados e transportes internacionais. A apresentação e análise dos dados abordam a duplicação da BR 101 no trecho entre Florianópolis e Passo de Torres, destacando a história, o processo licitatório, as obras realizadas, os atrasos e os reflexos na economia da região, especialmente, na rizicultura do Vale do Araranguá, SC. Ao final, apresentam-se a conclusão e as recomendações.

Palavras Chaves: Licitação; Duplicação; Exportação; BR 101

ABSTRACT

The theme of this essay is the the auction for the duplication of BR-101 (southern section), from Florianopolis to Passo de Torres, and its effects on exports of rice in the Araranguá valley, SC. Exporting is nothing more than the output of goods, products or services of one country to another. It is an economic activity with its own regulations, which depends on external factors related to infrastructure of a country. The objective of this essay is to highlight the consequences of delayed BR 101 duplication, southern section, in relation to the exportation of rice in Araranguá valley, SC. Specific objectives are: to perform a theoretical foundation on the subject, presenting the historical aspects of the bidding process and the duplication of the BR 101; highlight the roadworks planned and carried out in the southern section of the BR 101 between Florianopolis and Passo Torres with a view to duplicating the road, identify the delays in doubling the southern section of the BR 101 and its impact on the society from southern Santa Catarina; evaluate the consequences of the delays of rice exports in the Araranguá valley, SC, and propose recommendations from the study. The literature review has addressed aspects of globalization, international competitiveness, internationalization, international business, export, procurement, transport and international markets. The presentation and analysis of data include the duplication of the BR 101 between Florianopolis and Torres Strait, highlighting the history, the bidding process, the works performed, delays and reflections on the region's economy, especially in rice growing Araranguá valley, SC. At the end, we present the conclusion and recommendations.

Keywords: Auction. Duplication. Export. BR 101.

LISTA DE SIGLAS

ACL- Antecipação de Crédito à Licitação
APEX- Agência de Promoção as Exportações e Investimentos
BR 101- Rodovia Brasileira
CGPERT- Coordenação Geral de Operações Rodoviárias
DDU- Transporte de Mercadoria do Ponto de Origem até Destino Final
DECEX- Departamento de Operações em Comércio Exterior
DNER- Departamento Nacional de Estradas e Rodagem
DNIT- Departamento Nacional de Infraestrutura de transportes
DOU- Diário Oficial da União
EXW- Ex- Works Transformação da Mercadoria
FHC- Ex Presidente Fernando Henrique Cardoso
FINEX- Fundo de Financiamento às Exportações
FUNAI- Fundação Nacional do Índio
GATT- Acordo Geral de Tarifas e Comércio
MERCOSUL- Mercado Comum do Sul
MIDIC- Ministério da Indústria e Comércio Exterior
NAFTA- Acordo de Livre Comercio da América
PGE- Procuradoria Geral Especializada
RS- Estado do Rio Grande do Sul
SC- Estado de Santa Catarina
SCE- Seguro de Crédito às Exportações
SRF- Secretaria Receita Federal

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	9
2	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	12
2.1	GLOBALIZAÇÃO E COMPETITIVIDADE.....	12
2.2	NEGÓCIOS E MERCADOS INTERNACIONAIS.....	14
2.3	INTERNACIONALIZAÇÃO DE EMPRESAS E EXPORTAÇÃO	16
2.4	transportes internacionais E LICITAÇÃO DE RODOVIAS	19
3	APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS.....	23
3.1	A DUPLICAÇÃO DA BR 101 NO TRECHO SUL CATARINENSE	23
3.2	ATRASOS NA OBRA DE DUPLICAÇÃO DA BR 101	26
3.3	REFLEXOS NAS EXPORTAÇÕES DE ARROZ	28
3.4	CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO.....	29
4	CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES	31
	REFERÊNCIAS.....	33
6	APÊNDICE A: FORMULÁRIO DE ENTREVISTA COM O REPRESENTANTE O DNIT – TUBARÃO, SC.....	35
7	APÊNDICE B: FORMULÁRIO DE ENTREVISTA COM A EMPRESA COMERCIAL CEREALISTA URBANO LTDA.....	36

1 INTRODUÇÃO

O tema deste trabalho é os reflexos do atraso das obras de duplicação da BR 101, no trecho entre Florianópolis, SC e Passo de Torres, SC nas exportações do arroz do Vale do Araranguá, SC. Como linha de pesquisa tem-se: administração estratégica e desenvolvimento sustentável. O estudo destaca questões relacionadas ao processo de licitação da BR 101, com foco no atraso das obras e seus reflexos para a rizicultura da região.

A internacionalização pode ser entendida como uma corrente que liga todas as nações no cenário internacional. Este processo é caracterizado como um mecanismo crescente e continuado de envolvimento de uma empresa nas operações com outros países fora de sua base de origem. A exportação é uma atividade econômica que constitui uma das formas mais simples de internacionalização. Nessa atividade inserem-se todos os países, através empresas, associações bancos, governos, indivíduos, ou qualquer outra forma em que se possa empregá-la representando maior ou menor importância no contexto da economia mundial. Quanto maior for à integração entre os países maior poderá ser o benefício auferido pelo país e seus cidadãos no envio de mercadorias de sua produção.

O transporte é de suma importância para o envio dos bens, e serviços e produzidos num país e exportados para outro(s), pois ele tem papel fundamental na entrega e recebimento das mercadorias. Além disso, o transporte é a chave de abertura para a entrada e a saída de um produto ou segmento em um determinado país. Através dos vários modos de transporte, aliados as diversas outras variáveis como armazenagem, movimentação, tempo, qualidade, preço, realizam-se a transferência desses produtos de seu ponto de origem até o seu destino final, atividade esta classificada como logística de transporte. Uma logística de transporte montada adequadamente contribui para o sucesso das exportações de uma empresa, independentemente do modal utilizado.

No final do século XIX, o homem criou a indústria automobilística, que trouxe o caminhão e seus derivados e complementou a revolução de transporte por terra, possibilitando que pontos próximos ou distantes passassem a ser interligados rapidamente sobre rodas, e estas dependiam exclusivamente do avanço das estradas. A modernização nas estradas poderá permitir a sobrevivência e fazer de indústria catarinense uma competidora de nível internacional e ainda auxiliar como um mecanismo de viabilidade para o Estado e o país.

O transporte rodoviário brasileiro, de forma geral, carece de modernização para o aproveitamento do potencial do país, principalmente, porque este tipo de transporte realiza o trabalho porta a porta, carregando e descarregando as mercadorias. Por isso, o governo adota medidas para viabilizar o mecanismo de manutenção das estradas e rodovias, sejam elas as federais ou estaduais, com a abertura de editais de licitação, para a construção, reforma e reconstrução de estradas. Atualmente, a população do Estado de Santa Catarina, especificamente, do Sul do Estado, vem enfrentando situações desestimuladoras do desenvolvimento regional. O conjunto do empresariado, ou do setor privado que detém o crescimento econômico do Estado, depara-se cotidianamente com problemas que envolvem questões como a da produção e exportação do arroz, que movimentam a economia da região araranguense, em função dos atrasos nas obras de duplicação da BR 101.

Por isso, este estudo baseia-se nos processos licitatórios das empresas que assumiram o compromisso da construção da obra de duplicação da BR 101, no trecho entre Florianópolis, SC e Passo de Torres, SC, focando os atrasos das obras e seus reflexos na exportação do arroz produzido no Vale do Araranguá, SC. Diante do exposto, o problema deste trabalho consiste em: **Quais são os reflexos do atraso das obras de duplicação da BR 101, no trecho entre Florianópolis,SC e Passo de Torres, SC para as exportações do arroz no Vale do Araranguá, SC?**

O objetivo geral deste estudo é destacar os reflexos do atraso das obras de duplicação da BR 101, no trecho entre Florianópolis, SC e Passo de Torres, SC para as exportações do arroz no Vale do Araranguá, SC. Já os objetivos específicos são os seguintes: realizar a fundamentação teórica sobre o tema; apresentar os aspectos históricos e o processo licitatório da duplicação da BR 101; destacar as obras rodoviárias previstas e realizadas no trecho sul da BR 101 entre Florianópolis, SC e Passo de Torres,SC com vistas à duplicação da rodovia; identificar os atrasos ocorridos nas obras e seus reflexos para as exportações de arroz do Vale do Araranguá, SC e, ainda, propor recomendações a partir do estudo realizado.

A relevância deste estudo para a sociedade sul catarinense está no fato de fornecer informações sobre os processos de licitação, transporte e logística e sua influência no desenvolvimento regional do Estado, especialmente, do Vale do Araranguá, SC. Este estudo destaca os fatores que provocam o atraso na duplicação da BR 101, especificamente, no trecho sul, e os impactos no desenvolvimento da região do Vale do Araranguá em relação às exportações de arroz que muito contribuem para a economia local.

Além disso, este trabalho é importante para as empresas em geral; bem como para

os educadores; secretarias de transporte; internacionalistas; acadêmicos; Estado e representantes do governo que necessitam aprofundar e abordar as questões que envolvem transporte e logística. Também é importante para as empresas exportadoras de arroz, para uma análise sobre as vantagens e desvantagens da conclusão da duplicação da BR 101. Esta pesquisa é relevante para a autora, pois este trabalho é uma exigência para a obtenção do grau de bacharel em relações internacionais.

Dentre os procedimentos metodológicos para a realização deste estudo destacam-se algumas informações importantes. Este trabalho foi realizado a partir de uma pesquisa qualitativa, e abordou as questões e as causas que impactaram na obra de duplicação da BR 101 (trecho sul) no Estado de Santa Catarina e o que ela proporcionou de aspectos positivos e negativos aos produtores e exportadores de arroz do vale do Araranguá, SC.

Os dados deste estudo foram coletados através de pesquisa bibliográfica e entrevista. A pesquisa bibliográfica ocorre quando o pesquisador se utiliza de livros, revistas e artigos científicos, o que permite conhecer o que já se estudou sobre o assunto. A entrevista é a ação e efeito de entrevistar ou ser entrevistado. Trata-se de uma conversa entre duas ou mais pessoas com um fim determinado. Os dados coletados foram apresentados em forma de relatório de pesquisa para a disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso II.

Os dados coletados através de pesquisa bibliográfica foram obtidos em livros, artigos e notícias publicados em jornais, revistas e meio eletrônico. As entrevistas foram realizadas com o representante do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT), da Unidade local da cidade de Tubarão/SC, que relatou informações sobre o andamento das obras de duplicação da BR 101 (apêndice A), e com o representante do Comercial Cerealista Urbano, empresa da cidade de Meleiro/SC, situada no Vale do Araranguá/SC, que destacou as consequências que os rizicultores da região estão enfrentando por causa dos atrasos nestas obras (apêndice B).

Ao final, apresenta-se a organização do estudo. Este trabalho foi dividido em três capítulos, sendo que o primeiro trata da introdução. O segundo capítulo aborda a fundamentação teórica sobre globalização de mercados, internacionalização de empresas, competitividade internacional, negócios internacionais, exportação, transportes internacionais e licitação. O terceiro capítulo destaca a apresentação e análise dos dados, tratando sobre o processo de licitação da duplicação da BR 101, o andamento das obras e a previsão de conclusão, como também, os reflexos destes atrasos nas exportações de arroz do Vale de Araranguá, SC. O quarto e último capítulo apresentam a conclusão e as recomendações.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 GLOBALIZAÇÃO E COMPETITIVIDADE

A globalização manifesta-se por meio da redução das barreiras de livre comércio e ao livre fluxo de capitais entre as nações. Como consequência, aumenta a troca internacional de mercadorias e serviços, como o capital entre as fronteiras. No passado já houve outros períodos de rápido crescimento de comércio internacional, como na época de conquistadores do século XV, ou durante a Revolução industrial na Inglaterra no século XVI. Na primeira metade do século XX, as duas grandes guerras mundiais causaram uma grande redução nas trocas comerciais internacionais. O surto de globalização que vivemos hoje teve início no fim da segunda Guerra Mundial (1939-1945), com os acordos multilaterais de comércio internacional, que culminaram, em 1948, no Acordo Geral de Tarifas e Comércio ou *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT), que estabelecia os princípios de negociação entre os países relacionados à redução de tarifas alfandegárias e outras restrições ao comércio internacional em 1948. Após a criação do GATT, outros acordos, assim como, outros fatores relacionados com a melhoria da infra-estrutura logística e de transportes, a infra-estrutura de telecomunicações e informação, e a uniformização e a proteção dos direitos de propriedade, impulsionaram a globalização dos mercados, segundo Lanzana et al (2006).

A globalização modificou as estruturas de todos os cenários econômicos mundiais, e os principais fatores que determinaram esta situação foi o crescimento dos mercados, seja os domésticos, ou o mundial; a sempre maior interdependência entre as economias; o rápido desenvolvimento tecnológico; a facilidade e a eficácia da comunicação global; o papel da informatização que vai além de alcances territoriais e que dimensionou diferentes conceitos de espaços, tempos e movimentos; o transporte mundial interligado por rodovias, mares e oceanos. No entanto a globalização é na passagem da sociedade industrial para pós-industrial, caracterizada por novas relações de trabalho e produtos com novas atividades desempenhadas em um período de tempo muito menor, e cercado pela agilidade das tecnologias desenvolvidas pelas economias mais avançadas que tratam de espalhar seus métodos de bens, capital e trabalho para as demais nações. (LANZANA et al, 2006)

Com a globalização, os mercados estão ficando cada vez mais integrados dependendo uns dos outros crescentemente e constantemente. Isso facilita a divisão internacional do trabalho e representa a forma mais eficiente de difusão de conhecimento de tecnologia, de capital, de criação de riqueza, como também, possibilita a incorporação da capacidade produtiva potencial dos países no processo de desenvolvimento econômico, abrindo novos espaços para produtos e serviços de alto valor adicionado e possibilitando ainda oportunidades de melhores empregos e remuneração. Esse conjunto de fatores inovadores acirrou a concorrência entre empresas. Por isso, as empresas precisam buscar vantagens competitivas para sobreviver e crescer em um ambiente cada vez mais internacionalizado. (MARTIGNAGO, 2006)

A competitividade é um conceito de difícil compreensão, na verdade controverso, pois a palavra teria diferentes sentidos para as empresas e para a economia nacional. A competitividade de uma nação é o grau que ela pode, sob condições de mercado livre e justo, produzir bens e serviços que atendam às exigências dos mercados internacionais, e ao mesmo tempo, aumentem a renda real dos seus cidadãos. (CASTELLS, 1999 apud ARMANDO, 2011)

A competitividade internacional tem sido abordada de várias maneiras, em graus variados, ela submete as empresas aos seguintes postulados para vender mais do que as concorrentes de produtos similares; vender produtos diferentes tentando através da diferenciação, guardar posições de monopólio; e obter maior lucratividade, independente da quantia vendida. A possibilidade de expansão da oferta das empresas à taxas superiores ao crescimento da respectiva demanda doméstica conduz à diversificação produtiva e/ou ao mercado externo, como alternativas estratégicas para o crescimento da indústria, segundo Martignago (2006).

Os estudos que versaram sobre integração entre países e a construção de indicadores de competitividade internacional, tiveram como eixo norteador o alargamento da base de produtos comercializados internacionalmente, todavia os estímulos que moveram esses estudos são de natureza diversa. Nos países da América Latina foi advertido que, a principal motivação quase sempre esteve associada à obtenção de superávit comercial para dar conta do pagamento (do serviço) da dívida externa. Nos países desenvolvidos o objetivo era diferente, a manutenção ou elevação do nível de vida da população, a partir da maior capacidade de expor as indústrias nacionais ao mercado internacional parece ser o principal motivo para se enfatizar a competitividade internacional. (MARTIGNAGO, 2006).

2.2 NEGÓCIOS E MERCADOS INTERNACIONAIS

Os negócios internacionais são as relações de negócios conduzidas tanto por empresas como por governos através das fronteiras e limites nacionais, capazes de interligar as economias mundiais. Os negócios internacionais ganharam características modernas a partir da Revolução Industrial e efetiva-se pela gradual abertura das economias nacionais às transações comerciais internacionais. São mais de dois séculos de crescimento das negociações internacionais e, neste início do século XXI, os países estão muito mais integrados em termos de comércio de bens e serviços, fluxos financeiros e de investimento direto. Esse fenômeno é denominado globalização e expansão dos mercados. (MINERVINI, 2008).

Desta forma, sem os negócios internacionais, os países estariam de portas fechadas uns para os outros, sem a capacidade de desenvolvimento de sua produção nacional para disponibilização aos mercados internacionais. Entretanto, a falta de conhecimento e informação sobre as operações de comércio exterior é o que pode comprometer qualquer esforço para a elaboração de planejamento visando o mercado externo. Neste sentido, o Brasil conta com ferramentas que tem como objetivo ajudar os pequenos, médios e grandes empresários que aspiram nas vendas para o mercado externo através dos negócios internacionais. (MINERVINI, 2008)

O termo mercado internacional diz respeito a um conjunto de consumidores potenciais, (nações ou países, blocos econômicos regionais ou mundiais) do produto ou serviço oferecido por determinada empresa que se interliga com os mais variados segmentos de comércio existentes em países distintos. (MINERVINI, 2008)

Os mercados internacionais são visto de forma geral como um mecanismo que se utiliza do comércio para a sua concretização, movimentado toda a escala global desde o seu surgimento em meados de 2.000 a.C. O aumento do mercado internacional está relacionado diretamente com os fenômenos do avanço da globalização. (LUDOVICO, 2007).

De acordo com Minervini (2008), os mercados são muito diferentes entre si e exigem informação e planejamento. Para o autor, o desenvolvimento dos mercados internacionais passou por várias fases que levou a classificação de cada empresa em determinado período sendo elas:

a) Fase doméstica: A concentração da empresa é no mercado nacional e todas as suas estratégias de pesquisa de desenvolvimento, de produção de venda são voltadas nesta direção. O mercado exterior é destinado somente a receber fornecimentos ocasionais, sem específicas estratégias comerciais.

b) Fase internacional: A empresa começa a exportar com as devidas adaptações num ou mais mercados no exterior, um produto, ou serviço, ou um *know how* que teve sucesso no mercado nacional. A empresa atua no exterior com convicção, planejando e organizando suas vendas. As empresas mais avançadas começam a transferir para o exterior algumas atividades (filial comercial ou pequenas produções).

c) Fase multinacional: A empresa procura estar presente em diferentes mercados com produtos exportados, mas também através de sociedades diretas ou com parceiros nacionais (*joint ventures*), ou ainda com aquisições, fusões e investimentos. Ser multinacional é uma questão de presença; ao contrário de ser global, onde é a procura de oportunidades a nível mundial, integradas estrategicamente.

d) Fase global: A empresa procura ser global estimulada pela obtenção de economias de escala, pela ampliação de volumes de produção, pela melhor distribuição de custos, etc. A empresa procura uma maior presença no mercado com uma estratégia mundial e não com estratégias específicas para cada mercado. As empresas que se encontram na fase global são razoavelmente poucas, quase sempre grupos muito grandes e com produtos que possuem uma maior facilidade a ter uma imagem homogênea nos diferentes mercados.

Segundo Minervini (2008), há uma seleção de estratégias para a introdução dos produtos nos mercados internacionais. Para selecionar o mercado-alvo de uma empresa, deve-se avaliar os ambientes econômico, demográfico, tecnológico, sócio cultural e político legal. Desta forma, devem ser considerados, aspectos como, tamanho das economias nacionais, taxas de crescimento, população, renda capita, déficit público, desvalorizações cambiais e níveis de consumo do produto; proximidade dos países com o Brasil, estrutura logística, nível educacional e científico da sociedade, relevo, infra-estruturas de transporte e armazenagem de bens; cultura dos países e as semelhanças ou diferenças culturais com relação à cultura brasileira; risco político desses mercados, tarifas de importação, quotas, barreiras alfandegárias e legais, e legislação dos países, dentre outros.

2.3 INTERNACIONALIZAÇÃO DE EMPRESAS E EXPORTAÇÃO

Inúmeras razões motivam e empurram milhares de empresas para o mercado internacional, pode ser a necessidade de operar num mercado de volumes que garanta dimensão industrial da empresa; pedidos casuais de importadores; dificuldades de vendas no mercado interno; aproveitamento das estações; possibilidade de preços mais rentáveis; melhor programação da produção; prolongamento do ciclo de vida de um produto; para diversificar riscos; para melhorar a imagem com fornecedores; equilibrar a entrada de competidores no mercado interno e; estratégia de desenvolvimento da empresa. (MARTIGNAGO, 2006).

Neste sentido, o processo de internacionalização é entendido como um processo crescente e continuado de envolvimento de uma empresa nas operações com outros países fora base de origem. Os primeiros conceitos de internacionalização surgiram na década de 60, onde a teoria da firma deixou de ser estudada somente pelo ponto de vista econômico, para se tornar um campo de vista independente. Motivadas por incentivos fiscais e creditícios concedidos por governo, eles estavam disponíveis para todas as empresas, sendo assim cabia a cada empresa a decisão de utilizar esses instrumentos para iniciar e expandir as operações em mercados estrangeiros (GOULART et al , 1996).

São três teorias que explicam a internacionalização, conforme Ludovico (2007): a teoria clássica, a teoria neoclássica e a teoria criada por *Linder Staffan* e aprimorada por *Reymond Vernon*.

De acordo com o autor, a teoria clássica, criada por David Ricardo, desenvolveu um modelo de comércio internacional baseado no princípio das vantagens comparativas, prevendo que uma nação exportará os produtos com custo de oportunidade relativamente menor e importarão os produtos nos quais tenha custos maiores, onde a diferença entre a produtividade relativa da mão-de-obra entre os países explicaria as vantagens comparativas. A teoria neoclássica compara a diferença de fatores de produção (capital e trabalho) entre os países com as indústrias do país. A terceira teoria destaca que as relações se intensificam entre países semelhantes em renda per capita, padrões de estrutura produtiva parecidas, com produtos diferenciados; haveria um maior espaço para a internacionalização comercial mundial onde, novos processos e produtos tendem a surgir nos países ricos devido à demanda por produtos sofisticados, capacidade empresarial e mão-de-obra especializada para atuar em

pesquisa e desenvolvimento e estes mecanismos poderiam ser transferidos aos países em desenvolvimento, atraídos por menores custos de produção, com exemplo a mão-de-obra barata existentes nessas economias.

Os estudos através das Ciências da Administração demonstraram a importância da inclusão das empresas nesse cenário da nova ordem mundial, dando ênfase aos projetos de internacionalização da empresa, da marca e dos produtos. Os problemas de como as empresas internacionalizaram-se atraíram a atenção de inúmeros pesquisadores, considerando que um dos modelos mais conhecidos, que busca explicar este processo que foi desenvolvido na Suécia na década de 1970 pela Escola de Uppsala. Este modelo assumia que as empresas entrariam primeiro em mercados com os quais se sentiram mais familiarizadas e a medida que adquirissem experiência e, com ela, maior conhecimento de mercado, ocorreria maior comprometimento de recursos e a empresa aprofundaria sua inserção internacional em maior escala e desta forma teria mais segurança, segundo Ludovico (2007).

A internacionalização é o produto de uma série de decisões incrementais. Todas as decisões que, em conjunto, constituem o processo de internacionalização, isto é, decisões para começar a exportar, para estabelecer canais de vendas no exterior e para estabelecer uma subsidiária no exterior, têm algumas características comuns, que também são muito importantes para a subsequente internacionalização. No âmbito das nações, a internacionalização de empresas tem produzido desdobramentos de elevado impacto, em esferas e dimensões distintas, não se limitando apenas à ordem econômica, mas afetando conceitos convencionais e promovendo profundas transformações nas esferas política, social, econômica, empresarial, tecnológica e cultural. Este processo de internacionalização, desencadeado pelas profundas transformações mundiais ocorridas desde a década de sessenta, promove diariamente mudanças entre as economias que acabam por se integrar dia a dia, sejam elas as desenvolvidas, em desenvolvimento e as subdesenvolvidas. (LUDOVICO, 2007).

De acordo com Minervini (2008), para ingressar nos mercados internacionais, a empresa pode optar pela presença direta no mercado, através do estabelecimento de uma filial de vendas, uma filial de produção ou um escritório de representação; pela presença ligada a cooperações e alianças, que pode ser feita através da participação em um consórcio de promoção de exportação, da transferência de tecnologia, com uma rede de franquias, ou de uma *joint venture* (acordo pelo qual duas ou mais empresas colaboram para a realização de um projeto industrial ou comercial, valendo-se de parcerias e repartição dos riscos do

investimento), ou, da forma mais simples, pela presença indireta, que pode ocorrer por meio de um agente, um distribuidor ou uma *trading company* (sociedade mercantil que desenvolve atividades relacionadas com as operações de comércio exterior, mantendo contato com fornecedores, consultores, atacadistas, governos, empresas de seguros, empresas de logística internacional, clientes, bancos, agentes, associações empresariais e outras *tradings*).

A exportação representa a forma mais simples de internacionalização de empresas. Consiste na venda de produtos fabricados em um país para uso ou revenda em outros países e corresponde às mercadorias enviadas ao exterior que reflete no saldo da balança comercial de cada país, e quanto mais um país exportar maiores serão suas receitas, podendo envolver pagamento (cobertura cambial), como na venda de produtos, ou não como nas doações. Através da exportação, um país procura escoar a parcela excedente da sua produção, propiciando maiores condições de desenvolvimento de sua economia, possibilitando uma integração cada vez maior dentro da economia mundial. Conforme Martignago (2006).

A exportação pode ser direta ou indireta, segundo a Agência de Promoção às Exportações (APEX), (1999). A exportação direta é aquela em que o próprio fabricante fatura a mercadoria em nome do comprador no exterior, mesmo que a venda tenha sido realizado por intermédio de um agente ou representante. Neste caso, a empresa faz todos os passos para a exportação e, portanto, tem que dominar os procedimentos legais, assim como conhecer os mercados disponíveis para os seus produtos. Já a exportação indireta é aquela em que o produtor vende a mercadoria a um interveniente com o fim específico de exportação. Neste caso, o interveniente pode ser uma empresa comercial exclusivamente exportadora; uma empresa de atividade mista (importa, exporta e atua no mercado interno); uma cooperativa ou consórcio de produtores ou exportadores; uma empresa industrial que atua comercialmente com produtos de terceiros, ou, ainda uma *trading company*, conhecidas como empresas comerciais exportadoras, que têm tratamento tributário diferenciado e as vendas realizadas para elas têm caráter de exportação direta, o que possibilita ao exportador isenção de impostos e qualquer responsabilidade sobre a continuidade da operação.

2.4 TRANSPORTES INTERNACIONAIS E LICITAÇÃO DE RODOVIAS

As operações de exportação e importação estão estruturadas em muitas variáveis, sendo uma delas, de valor fundamental, o transporte de bens vendidos, comprados ou trocados. Através de vários modos de transporte, aliados a diversas outras variáveis como armazenagem, movimentação, tempo, qualidade, preço, realiza-se a transferência desses bens de seu ponto de origem até o seu ponto de destino, atividade hoje largamente conhecida como logística de transporte. Uma logística de transporte montada adequadamente, baseada em variáveis importantes do processo, pode representar para a empresa lucratividade ou prejuízo na atividade exportadora. Significa, portanto, a melhor forma de transferir uma mercadoria do seu ponto de origem ao seu destino final, com o melhor preço, qualidade e tempo, segundo Keedi (2007).

Os transportes internacionais estão divididos em seis modelos, adequados ao tipo de produto a ser transportado, a origem e o destino final, além de outros fatores determinantes, tais como, rapidez e custo. Os modais de transportes são os seguintes: marítimo, lacustre, rodoviário, ferroviário e aéreo, conforme Keedi (2007):

Segundo o autor, o transporte marítimo é aquele que se realiza entre mares e oceanos, sendo o mais utilizado internacionalmente para o deslocamento de mercadorias no planeta e realizado através do navio, que se nos apresenta mais diversos tipos, tamanhos e características, tendo a capacidade de transportar grandes quantidades de carga. Já o modo lacustre é aquele realizado entre lagos, lagoas e rios, ligando países ou Estados circunvizinhos, podendo ser nacional ou internacional, com pouca importância em relação aos demais. O modo ferroviário é realizado por veículos ferroviários como o trem, agrupados em locomotiva e vagões, possuindo pequena representatividade atualmente no Brasil no transporte internacional e uma relativa consideração no segmento interno. Já o modo aéreo é o mais novo dos meios de transporte, surgido no início do século XX, estimulou para o mercado internacional um meio de transporte rápido para cargas mais leves ou de pequena quantidade demandada, apresentando, a rapidez como vantagem e o alto preço cobrado pelo frete como desvantagem. O modo rodoviário é um meio de transporte usado em estradas de rodagem, podendo também ser nacional ou internacional, possui uma importância muito relevante para o mercado interno, pois, transporta os insumos produzidos que serão exportados e as

mercadorias importadas até o destino de origem. Os veículos usados são os caminhões, a carreta, treminhão e bi trem.

Como explica Keedi (2007), no Brasil, os processos logísticos ainda não são os ideais. A palavra logística começou a ser utilizada em meados da década de 1990 do século XX, com o advento da abertura econômica após secular fechamento econômico que levou o país ao atraso conhecido em relação aos demais países. Se o Brasil aspira um maior investimento no comércio exterior para transformar-se em um competidor de nível internacional deverá aplicar melhores e adequados processos logísticos. Este campo a ser explorado de todas as maneiras contém um enorme potencial principalmente deve-se ao fato de que quase tudo ainda se estar por fazer, isto porque a privatização e os investimentos que estão permeando as nossas rodovias, portos, ferrovias e hidrovias estão em seu início, ainda que muito investimento financeiro já tenha sido empregado nisto. Essa modernização é o que poderá permitir a sobrevivência e fazer da nossa indústria uma competidora de nível internacional.

No Brasil, segundo Rodrigues (2005), verifica-se uma dependência em relação ao transporte rodoviário. O abandono da idéia de se desenvolver as outras modalidades de transporte baseia-se no argumento de que um moderno sistema de rodovias constituiria a forma mais rápida de se alcançar o objetivo da integração social, econômica e política do país. A preferência pela rodovia teria sido, portanto, uma resposta à incapacidade revelada pelas outras modalidades de transporte para atenderem às aspirações nacionais, tendo em vista que os sistemas de transportes existentes eram considerados como inadequados, antiquados, ineficientes e absolutamente incapazes de responderem aos anseios nacionais da unificação territorial do país.

Por isso, a modernização do transporte rodoviário no Brasil é relevante. Para contratar obras de construção e reconstrução de rodovias, o Governo utiliza de um procedimento administrativo, conhecido por licitação. Trata-se de um instituto consagrado na Constituição Federal de 1988, que constitui o meio pelo qual o agente público exerce à administração do erário na contratação de bens e serviços, optando pela melhor forma de aquisição, ou seja, pelo menor preço, prazo e qualidade, selecionando sempre a proposta mais vantajosa para a contratação, segundo Dias e Neto (2010).

A licitação é constituída por um desencadeamento de atos, cujo objetivo é a contratação pela melhor proposta, tomando-se em conta a complexidade do objeto a ser licitado, o que pode representar não necessariamente a proposta de menor valor. A Lei

número 8.666, de 21 de junho 1993, estabelece normas gerais sobre licitações e contratos administrativos pertinentes a obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações e locações no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Considera-se contrato todo e qualquer ajuste entre órgãos ou entidades da Administração Pública e particulares, em que haja um acordo de vontade para a formação de vínculo e a estipulação de obrigações recíprocas, sejam qual for a denominação utilizada.

A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia (a proposta exequível) e a selecionar a proposta mais vantajosa para a Administração e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos. Todos os valores, preços e custos utilizados nas licitações terão como expressão monetária a moeda corrente nacional, devendo cada unidade da Administração, no pagamento das obrigações relativas ao fornecimento de bens, locações, realização de obras e prestação de serviços, obedecerem, para cada fonte diferenciada de recursos, a estrita ordem cronológica das datas de suas exigibilidades, salvo quando presentes relevantes razões de interesse público e mediante prévia justificativa da autoridade competente, devidamente publicada, de acordo com Dias e Neto (2010).

Segundo o mesmo autor, as licitações para a execução de obras e para a prestação de serviços contemplam projeto básico; projeto executivo e execução das obras e serviços. A execução de cada etapa será obrigatoriamente precedida da conclusão e aprovação, pela autoridade competente, dos trabalhos relativos às etapas anteriores, à do projeto executivo, o qual poderá ser desenvolvido. As obras e os serviços somente poderão ser licitados quando houver projeto básico aprovado pela autoridade competente e disponível para exame dos interessados em participar do processo licitatório. O procedimento da licitação será iniciado com a abertura de processo administrativo, devidamente autuado, protocolado e numerado.

São utilizadas as seguintes modalidades de licitação para a contratação de obras e os serviços públicos: tomada de preços; convite, concurso e concorrência, segundo DIAS e NETO, 2010: A tomada de preços é a modalidade de licitação entre interessados devidamente cadastrados ou que atenderem a todas as condições exigidas para cadastramento até o terceiro dia anterior à data do recebimento das propostas, observada a necessária qualificação. Já o convite é a modalidade de licitação entre interessados do ramo pertinente ao seu objeto, cadastrados ou não, escolhidos e convidados em número mínimo. O concurso é a modalidade

de licitação entre quaisquer interessados para escolha de trabalho técnico, científico ou artístico, mediante a instituição de prêmios ou remuneração aos vencedores, conforme critérios constantes de edital publicado na imprensa oficial com antecedência mínima de 45 (quarenta e cinco) dias. A concorrência é a modalidade de licitação entre quaisquer interessados que, na fase inicial de habilitação preliminar, comprovem possuir os requisitos mínimos de qualificação exigidos no edital para execução de seu objeto. Para a concorrência o limite determinado é acima de R\$ 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil reais) para obras e serviços de engenharia; para compras e serviços, o limite inicial é de R\$ 650.000,00 (seiscentos e cinquenta mil reais).

De acordo com Justen Filho (2004), aplica-se às licitações públicas o Princípio da Igualdade, segundo o qual, qualquer pessoa ou empresa que pretenda contratar com o Poder Público, tem igualdade de condições, dentro dos critérios definidos pela Administração, que poderá selecionar a proposta que se lhe apresente mais vantajosa, sem prejuízos à eficiência e moralidade dos negócios públicos.

3 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

3.1 A DUPLICAÇÃO DA BR 101 NO TRECHO SUL CATARINENSE

Os projetos de duplicação da BR 101 nos Estados de Santa Catarina e no Rio Grande do Sul nasceram do mandato da Presidência da República de Fernando Henrique Cardoso (FHC) no ano de 1.999, quando o presidente viu a necessidade de melhorar as condições de via de transporte e de locomoção dos dois Estados nos trechos entre Florianópolis (SC) e Osório (RS). No sul do Brasil, os políticos representantes das regiões pressionavam o Congresso Nacional em busca de melhorias nas estradas, para atrair novos investidores, e com isto aquecer as economias locais e, reparar as vias de transporte para toda a população que necessitava utilizar o transporte rodoviário, assim como dar condições para a demanda de tráfego automobilístico dentro do espaço rodoviário geográfico. Entretanto, o início das obras foi prorrogado por questões ambientais, até o ano de 2004, quando foi aberto o processo de licitação. (BRASIL, 2004).

Esta abertura marcada para 14/09/2004 foi transferida para 28/09/2004, quando às 09h00min da manhã, o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva assinava a ordem de serviço, sendo a concorrência foi homologada e o edital aberto para as empresas que desejavam entrar no processo de contratação para a realização das obras de duplicação da BR 101. O edital de licitação foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) e outros principais jornais. A licitação aberta em 28/09/2004 tem como resumo do Edital Sede número 0186/04-00, as seguintes informações: O processo que deu início à seleção de empresas especializadas para execução, sob Regime de Empreitada, por preço unitário de Serviços Técnicos Especializados de Supervisão de Obras de Construção e Restauração Rodoviária nas Rodovias BR101/SC e BR101/RS, subdividida em 04 (quatro) lotes de supervisão; concorre na modalidade Concorrência Internacional; do tipo Técnica e Preço, permitindo participação em consórcio, com prazo de validade em sessenta dias com o valor global de R\$ 109.931.580,00, o que deu abertura ao processo de número 50600.002726/2004-28 na República Federativa do Brasil. (BRASIL, 2004).

A realização da licitação teve autorização pela Diretoria Executiva do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), conforme a minuta do Edital, onde foi homologada a Concorrência Pública através da análise que diz que o Edital atende aos aspectos formais de licitação do órgão. Posteriormente, a matéria evoluiu ao exame da Procuradoria Geral Especializada (PGE) que sugeriu algumas modificações na referida minuta, as quais foram providenciadas pela Assessoria de Custos de Licitação (ACL). O Edital foi aprovado pela Diretoria Executiva e foi realizada uma reunião no DNIT, com a presença dos Assessores de Ministro Relator, onde ficou configurado que a única alteração que ainda merecia ser procedida no Edital seria a redução do limite percentual de custos administrativos de 75% para 50%, em função do porte da obra, uma vez que os custos seriam diluídos em todo o segmento. Tal alteração fora aprovada pela Diretoria Executiva do DNIT (BRASIL, 2004).

Na primeira fase do processo licitatório, a Comissão de Licitação reuniu-se para o recebimento de documentos de habilitação e propostas técnicas e de preços. Participaram as seguintes empresas: Consórcio Encibra/Falcão Bauer (lotes 02 e 03), Consórcio Enecon/Magna/ Ecoplan/Etel (lote 04), Consórcio Ste/Vega/ Dynatest/Enger (lotes 01 e 02), Consórcio Rota Sul, constituído pelas empresas Ductor e Geosonda. Engemin e ECL (lotes 01, 02 e 03), Consórcio EPT/ECL (lote 03), Noronha Engenharia S/A (lote 02), Consórcio 101 Sul, constituído pelas empresas ESTEIO PROSUL, CONTÉCNICA E SONDOTÉCNICA (lotes 02 e 03); Consórcio Caminho do Sul, constituído pelas empresas IGUATEMI, SOTEPA, PRODEC, PLANSERVI, ENGEFOTO e INGEROP (lotes 01, 02 e 03). Todas as empresas foram habilitadas. Consultados, os licitantes concordaram em abrir mão de recursos contra a fase de habilitação. Em seguida, foram abertos os envelopes contendo as propostas técnicas. Após avaliação das referidas cartas propostas, a Comissão atribuiu às empresas as seguintes notas e fora publicado no DOU no período de 22/10/2004, conforme figura 1. (BRASIL, 2011)

LICITANTE	LOTE	CONHECIMENTO DO PROBLEMA	PLANO DE TRABALHO		NPT
CONS. CAMINHOS DO SUL	01	19,25	28,60		
CONS. ROTA SUL	01	11,78	22,40		
CONS.STE/VEGA/DYNAT./ENGER	01	15,62	24,40	46,56	86,58
CONS. CAMINHOS DO SUL	02	14,63	25,80	50,00	90,43
CONS. ROTA SUL	02	11,78	22,20	49,36	83,34
CONS.STE/VEGA/DYNAT./ENGER	02	18,20	28,30	47,76	94,26
NORONHA	02	13,60	23,90	48,50	86,00
CONS.ENCIBRA/FALCÃO BAUER	02	14,98	24,00	47,90	86,88
CONS. 101 SUL		16,65	26,30	50,00	92,95
CONS. CAMINHOS DO SUL		13,88	25,80	50,00	89,68
CONS. ROTA SUL	03	11,78	22,20	49,36	83,34
CONS.ENCIBRA/FALCÃO BAUER	03	14,68	24,00	47,90	86,58
CONS. 101 SUL	03	18,40	26,80	50,00	95,20
CONS. EPT/ECR	03	14,45	24,00	50,00	88,45
CONS.ENECON/MAGNA/ECOPL./ETEL	04	15,35	27,20	46,30	88,85

NPT = NOTA DA PROPOSTA TÉCNICA

Figura 1-Empresas que participaram do edital sede

Fonte: BRASIL. Edital Sede 004/02-00. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

Disponível em www.dnit.gov.br. Acesso em 3 abr. 2011.

Em 05/11/2004, deu-se o prosseguimento à licitação, com a abertura dos envelopes contendo as propostas de preços. A proposta do Consórcio Rota Sul para o lote 01 foi desclassificada por ter apresentado a planilha de preço com valor incompatível com a carta proposta do licitante. As demais propostas foram classificadas. Os valores globais obtidos para os Consórcios que apresentaram a maior nota final para cada lote se encontraram discriminados na figura 2: (DNIT, 2011)

Lotes	01	02	03	04
Consórcios Vencedores	CONS. CAMINHOS DO SUL	CONS. STE / VEJA / DYNATEST / ENGER	CONS. 101 SUL	CONS. ENECON / MAGNA / ECOPLAN / ETEL
Proposta de Preços (R\$)	30.145.014,60	19.918.110,87	25.546.783,10	32.998.038,18
Orçamento DNIT (R\$)	30.218.864,05	20.376.614,74	26.096.248,59	33.239.832,21
Var. % Orçamento DNIT	-0,24	-2,25	-2,10	-0,72
Nota da Proposta Técnica (NPT)	97,85	94,26	95,20	88,85
Nota da Proposta de Preços (NPP)	100,00	99,92	98,83	100,00
Nota Final [(NF=7NPT+3NPP)/10]	98,49	95,96	96,29	92,19

Figura 2 – Consórcios selecionados na licitação de 2004

Fonte: BRASIL. Edital Sede 004/02-00. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

Disponível em www.dnit.gov.br. Acesso em 3 abr. 2011.

O resultado do julgamento foi publicado no Diário Oficial da União em

08/11/2004. Posteriormente o procedimento licitatório foi analisado pela ACL, que verificou que o processo atendeu ao art. 38 da Lei 8.666/93, quanto aos aspectos formais de licitação do DNIT. A Procuradoria Geral Especializada entendeu que o desenvolvimento do procedimento licitatório ocorreu de forma regular, haja vista que a Comissão de Licitação observou as normas gerais sobre as licitações. A verba depois de ter sido aprovada pelo Congresso Nacional e sancionado pelo Presidente da República, e o reforço de dotação, por meio de crédito suplementar constante do Projeto de Lei número 4 de 2004-CN contemplou o programa com os valores para o Estado de Santa Catarina R\$ 82.625.280,00 e para o Rio Grande do Sul o valor de R\$ 55.662.560,00 somando um total de R\$ 138.287.840,00. (BRASIL, 2011)

Foi homologado então desta forma, após a análise técnica da área responsável a aprovação do Coordenador Geral de Construção que concluiu ser pertinente a solicitação. Assim sendo, encaminhou o presente processo à submissão da Diretoria Executiva do DNIT, com vistas à Homologação do Resultado da Licitação Modalidade Concorrência Pública Internacional, objeto do Edital Nº 186/2004-00 adjudicando os serviços às empresas discriminadas, bem como autorizando a lavratura e assinatura dos respectivos contratos. Ficaram designados para os vencedores: lote 01, para o Consórcio Caminhos do Sul com o preço de R\$ 30.145.014,60; lote 02, para o Consórcio STE/VEJA/DYNATEST/ENGER com o valor de R\$ 19.918.110,87; lote 03, para o Consórcio 101 Sul, com R\$ 25.546.783,10 e lote 04, para o Consórcio ENECON/MAGNA/ECOPLAN/ETEL no valor R\$ 32.998.038,18. (BRASIL, 2011)

3.2 ATRASOS NA OBRA DE DUPLICAÇÃO DA BR 101

Em função do não cumprimento por parte das empreiteiras designadas no Edital Sede, para atuar nos determinados lotes de duplicação da BR 101, na forma de técnica e preço, os atrasos nas obras começaram a ser constantes, e ainda, a falta de planejamento da pauta orçamentária do Governo Federal e do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte no Brasil, não batiam com os custos das empresas solicitadas no processo de licitação.

Em entrevista com o representante do DNIT, unidade de Tubarão-SC, em 20 de setembro de dois mil e onze, foram obtidas as seguintes informações sobre o processo da duplicação da BR 101 no trecho sul. Referido representante, trabalha como supervisor local nas estradas de Tubarão e região, e sua jurisdição corresponde o trecho entre Imbituba, SC e a divisa com o Rio Grande do Sul. A unidade de Tubarão está subordinada à uma superintendência localizada em Florianópolis, SC, que, por sua vez, reporta-se à Brasília, onde há o órgão máximo, que é a diretoria composta pelos ministros no Departamento Nacional do Ministério dos Transportes no Brasil. A função deste entrevistado é cuidar dos processos e fiscalizar o andamento das obras de duplicação.

Para o entrevistado, os atrasos nas obras da duplicação da BR 101, no trecho sul catarinense é um assunto bastante discutido pela imprensa, empresariado e cidadãos. O motivo principal destes atrasos tem origem no processo de licitação, pois quando a BR foi licitada, o departamento teve um desentendimento com relação ao orçamento do DNIT da época, as empresas extrapolaram os valores e não houve um esclarecimento total sobre os gastos. Como eram iniciantes, perderam-se na pauta orçamentária, e por isso todas essas questões de substituição de empresas para os lotes a duplicar, no caso, o entre e saí dos consórcios, acabou por atrasar a conclusão das obras, como aconteceu com os lotes 25 e 29 que envolvem obras de duplicação no Estado de Santa Catarina.

A conclusão das obras trará melhorias para toda a economia, atraindo novos investimentos. Atualmente, entre a localidade de Morro dos Cavalos, em Palhoça, SC, e Passo de Torres, SC, no limite geográfico dos Estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, são 238 quilômetros. Desse percurso, estima-se que aproximadamente 59,7% da duplicação já foram concluídos e liberados normalmente para o trânsito. Pelo cronograma de obras, os trechos de duplicação onde as obras estão mais atrasadas compreendem o lote 29, que interliga os municípios de Sombrio, SC e Araranguá, SC, e o lote 25, que interliga os municípios catarinenses de Capivari de Baixo e Laguna. O viaduto que liga os municípios de Araranguá e Maracajá será concluído até o final do ano de 2012, como também, serão solucionados a maioria dos pontos de congestionamentos. Entretanto, ainda não é possível prever a data de conclusão de toda a obra. Atualmente, 5% das obras de duplicação da BR 101, que ainda não estão concluídos, representam ponto crítico no sul do Estado, e incluem, a construção uma nova ponte no lote 25 e a construção dos túneis no Morro dos Cavalos, Palhoça, SC e no Morro do Formigão, Tubarão, SC. Além disso, para o entrevistado, a burocracia governamental representa o maior impasse para a conclusão da obra.

Também, cabe ressaltar, que, durante o desenvolvimento deste estudo, alguns acontecimentos envolvendo denúncias de corrupção apuradas pela Revista Veja contra o Ministério dos Transportes acabaram por influenciar as obras de duplicação da BR 101 em Santa Catarina. Por isso, em 02 de julho de 2011, o Ministro dos Transportes, Sr. Alfredo Nascimento, que ocupava o cargo desde o ano de 2002 e o Diretor Nacional do DNIT, Sr. Luis Antônio Pagot foram substituídos. Acredita-se que estas mudanças impulsionem a realização de obras, como, a ponte de Laguna, a duplicação do lote 25 (que liga Capivari de Baixo, SC e Laguna, SC), o túnel do Formigão e o túnel do Morro dos Cavalos na cidade de Palhoça, SC. Estes são os maiores entraves do trecho sul Catarinense, que, se resolvidos, possibilitarão concluir as obras de duplicação da BR 101, no trecho entre Florianópolis, SC e Passo de Torres, SC.

3.3 REFLEXOS NAS EXPORTAÇÕES DE ARROZ

A rizicultura é um dos principais meios de sobrevivência no Vale do Araranguá, SC. As exportações de arroz, que geram tantos empregos para a região, dependem exclusivamente dos transportes rodoviários, uma vez que os portos estão localizados no norte do Estado. O arroz é transportado de caminhões e carretas desde a cidade de Meleiro, SC, cidade que fica há 20 km de Araranguá, SC até os portos de Itajaí e Navegantes. Além disso, como a matriz da empresa está localizada em Jaraguá do Sul, SC, geralmente, os *containers* saem da mesma localidade para embarcar no mesmo porto, o que torna obrigatório que as mercadorias provenientes do sul do Estado sejam transportadas até a cidade de Jaraguá do Sul, SC, e de lá, sigam com os demais *containers* para o porto de embarque. Por isso, os atrasos nas obras de duplicação da BR 101 no trecho sul geram reflexos negativos para o desenvolvimento da rizicultura no do Vale do Araranguá, SC, que necessitam da rodovia para transportar e exportar o arroz.

De acordo com entrevista realizada em 30 de setembro de 2011, com o representante do Comércio Cerealista Urbano Ltda, indústria do segmento rizicultor, estabelecida na região há mais de 50 anos, o lote 25 constitui um dos maiores entraves, pois o transporte é prejudicado em função dos afunilamentos existentes nos trechos não duplicados,

principalmente, nos horários de maior movimento na rodovia federal. Nos finais de semana e nas vésperas de feriado, geralmente, as mercadorias chegam ao seu destino com atraso, pois os motoristas das carretas e caminhões carregados precisam parar para dar a vez aos automóveis. Os atrasos nas obras de duplicação da BR 101 têm causado prejuízos ao comércio de arroz, quer por cancelamentos de compra por atraso na entrega, quer por despesas adicionais de armazenagem no porto, por atraso no embarque, como ocorreu, recentemente, quando 15 containers tiveram que seguir para o terminal de armazenagem, para aguardar nova data de embarque.

Conforme o entrevistado, a conclusão das obras de duplicação trará melhores condições para as exportações, em função da agilidade do transporte rodoviário. Atualmente, a empresa possui o melhor preço de frete, este frete seria 70% de custo de logística, o que poderá ser melhorado quando a BR 101 estiver totalmente duplicada. Isto aumentará o custo benefício, e desta forma se consagrará no mercado internacional, atingindo a sua meta de crescimento anual de 10% no mercado. A conclusão da construção do viaduto que liga Maracajá, SC à entrada do bairro Sapiranga, em Araranguá, SC, nas proximidades de Meleiro, SC, contribuirá de forma significativa para as exportações, pois, além de reduzir o percurso, as cargas serão transportadas por 15.000 mil metros fora da cidade de Araranguá, SC.

3.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO

No ano de 2004, no mandato do ex presidente Luís Inácio Lula da Silva (LULA), foi aberto o processo de licitação da BR em forma de concorrência internacional, buscando a proposta mais atraente e qualificada para o exercício das obras de duplicação da BR 101, no trecho sul do Estado de Santa Catarina. Com a autorização da Diretoria Executiva do DNIT, fora homologado a concorrência pública internacional, que atendesse os aspectos formais de licitação do órgão. Após a aprovação houve a publicação nos principais jornais e no DOU, e através da Portaria de número 712, de 05/08/2004, foi autorizada a continuidade do procedimento licitatório. Após a participação de algumas empresas que se inscreveram no processo, as empresas selecionadas para a duplicação da BR 101 foram as seguintes: lote 01, Consórcio Caminhos do Sul, com o preço de R\$ 30.145.014,60; lote 02, Consórcio

STE/VEJA/DYNATEST/ENGER, com o valor de R\$ 19.918.110,87; lote 03, Consórcio 101 Sul R\$ 25.546.783,10; lote 04, Consórcio ENECON/MAGNA/ECOPLAN/ETEL R\$ 32.998.038,18.

Conforme entrevista com o representante do DNIT, unidade de Tubarão, SC, os atrasos nas obras de duplicação da BR 101 têm origem no processo de licitação, nas planilhas orçamentárias, na troca de empreiteiras, na burocracia e em questões ambientais. Porém, 59,7% da obra já foi concluída e liberada para trânsito. As partes mais congestionadas no momento, que incluem o lote 29, entre os municípios catarinenses de Araranguá e Maracajá, e o lote 25, entre as cidades de Capivari de Baixo, SC e Laguna, SC, tem previsão de conclusão para o ano de 2012. Do percentual restante para conclusão da obra, 5%, que representa o maior entrave, não tem previsão de conclusão. Este percentual inclui a construção da ponte no lote 25, em Laguna, SC, e a construção dos túneis no Morro dos Cavalos, em Palhoça, SC, e do Morro do Formigão, Tubarão, SC.

Para o Comercial Cerealista Urbano, as exportações catarinenses de arroz, poderiam ter um impacto mais positivo, alcançando a meta da empresa de crescimento de 10% ao ano, com maiores vendas e aumento na balança comercial estadual, se a rodovia possuísse melhor infraestrutura para transporte das mercadorias até os portos. Os exportadores do sul catarinense dependem exclusivamente do transporte rodoviário, para levar a carga de Meleiro, SC, até o porto catarinenses de Itajaí ou Navegantes, e os atrasos nas obras da duplicação têm gerado congestionamentos, o que Esta empresa tem causado prejuízos à empresa, por atrasos na entrega ou no embarque.

Desta forma, os atrasos nas obras de duplicação da BR 10 no trecho sul do Estado têm gerado reflexos negativos para as exportações de arroz do Vale do Araranguá, SC. Já que o transporte é fator importante nas exportações e que as exportações de arroz são relevantes para o sul do Estado é prioridade que haja um engajamento da sociedade e dos políticos da região em favor da resolução dos impasses que envolvem a conclusão das obras de duplicação da BR 101 no trecho entre os municípios catarinenses de Florianópolis e Passo de Torres.

4 CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES

O objetivo geral deste trabalho de conclusão de curso destacar os reflexos do atraso das obras de duplicação da BR 101, no trecho entre Florianópolis, SC e Passo de Torres, SC para as exportações do arroz no Vale do Araranguá, SC. Para alcançar o objetivo proposto, foram elencados alguns objetivos específicos, sobre os quais, apresentam-se os seguintes comentários.

A revisão bibliográfica versou sobre globalização de mercados, competitividade internacional, negócios e mercados internacionais, internacionalização de empresas e exportação, transportes internacionais e licitação de rodovias. A apresentação e análise dos dados trataram do histórico e das características que envolveram o processo licitatório de duplicação da BR 101 no sul do Estado de Santa Catarina. Comentou-se sobre os atrasos e seus reflexos para a rizicultura do Vale do Araranguá, SC.

Pode-se constatar que o projeto de duplicação da BR 101 no trecho sul catarinense nasceu no mandato de ex presidente Fernando Henrique Cardoso no ano de 1.999, com o objetivo de melhorar as condições de transporte rodoviário no Brasil, dada a necessidade demonstrada pela sociedade catarinense. Contudo, por questões ambientais e burocráticas, o projeto não saiu do papel no exercício de ex presidente Fernando Henrique Cardoso, e veio a ser homologado no ano de 2004, já com o mandato do ex presidente Luis Inácio Lula da Silva. Para contratar as obras de duplicação da rodovia federal, o Governo lançou uma licitação, conforme a Lei 8.666/93, que define as regras para a contratação na Administração Pública. Foram definidos quatro lotes de obras, sendo selecionadas empreiteiras e consórcios dos Estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

Constatou-se que 59,75 das obras já estão concluídas e liberadas para o trânsito. Os atrasos nas obras de duplicação da BR 101 têm origem no processo de licitação, nos desentendimentos quanto às planilhas orçamentárias, na troca de empreiteiras, na burocracia e em questões ambientais. As partes mais congestionadas no momento, que incluem o lote 29, entre os municípios catarinenses de Araranguá e Maracajá, e o lote 25, entre as cidades de Capivari de Baixo, SC e Laguna, SC, têm previsão de conclusão para o ano de 2012, assim como, o viaduto entre os municípios catarinenses de Araranguá e Maracajá. Do percentual restante para conclusão da obra, 5%, que representa o maior entrave, não tem previsão de

conclusão. Este percentual inclui a construção da ponte no lote 25, em Laguna, SC, e a construção dos túneis no Morro dos Cavalos, em Palhoça, SC, e do Morro do Formigão, Tubarão, SC. O DNIT trabalha para resolver os principais pontos de congestionamento.

Os atrasos nas obras de duplicação da BR 101 no trecho sul têm causado conseqüências negativas para as exportações de arroz do Vale do Araranguá, SC, uma vez que o transporte de mercadorias depende, exclusivamente, do meio rodoviário, entre os municípios de Meleiro, SC, aos portos de Itajaí e Navegantes. Em função dos congestionamentos, afunilamentos, acidentes de trânsito e paradas, as cargas têm chegado atrasadas no destino, gerando cancelamentos de compras ou custos adicionais por transferência de data de embarque nos portos.

Ao final deste estudo, recomenda-se que os exportadores pressionem os representantes do Governo do Estado para que a duplicação da BR 101 no trecho sul seja concluída, pois a melhoria das estradas favorece o transporte rodoviário, e, conseqüentemente, o desenvolvimento regional e das exportações.

REFERÊNCIAS

AZEVEDO, Eurico A., MONTEIRO, Vera. **Licitação e contrato administrativo**. 14 ed. São Paulo: Hely Lopes Meirelles. Malheiros Editores, 2007.

BOSSE, Jaroslana; BITTENCOURT, Sandra Maria Meillo UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA. **Lei de licitações e contratos públicos: contratação de serviços jurídicos pela administração pública**. 2009. Monografia (Curso de Graduação em Direito) – Universidade do Sul de Santa Catarina, Palhoça, 2009. Disponível em: <http://aplicacoes.unisul.br/pergamum/pdf/100656_Jaroslana.pdf>. Acesso em 6 mai. 2011.

BRASIL. **Concorrência pública internacional**. DNIT. Julho de 2004. Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/anexo/Edital/Edital_edital0185_04-00_1.pdf>. Acesso em 1 jul. 2011.

_____. Edital Sede 004/02-00. **Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes**. Disponível em: <www.dnit.gov.br>. Acesso em 3 abr. 2011.

CASTELLS, Manuel apud ARMANDO, Eduardo. **Estrutura da organização e competitividade internacional**. Disponível em: <<http://www.pro.poli.usp.br/ginebra/referencias/conferencias/workshop-usp/15.pdf>>. Acesso em 2 abr. 2011.

DIAS, Cláudio Fernando; EVANGELISTA NETO, Alexandre UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA. **Licitação pública: adesão a ata no sistema de registro de preço**. 2010. Monografia (Curso de Graduação em Direito) – Universidade do Sul de Santa Catarina, Palhoça, 2009. Disponível em: <http://aplicacoes.unisul.br/pergamum/pdf/101067_Claudio.pdf>. Acesso em 9 mai. 2011.

GOULART, Linda; BRASIL, Haroldo V. e ARRUDA, Carlos. **Internacionalização das Empresas Brasileiras**. Rio de Janeiro: Qualitymark Editora Ltda, 1996.

JUSTEN FILHO, Marçal. **Comentários à lei de licitações e contratos administrativos**. 10 ed. São Paulo: Oliveira Rocha Comércio e Serviços Ltda., 2004.

KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional: veículo prático de competitividade: com abordagem além da lógica de transporte.** 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

LANZANA, Antonio E. T; VASCONCELLOS, Marco Antonio Sandoval de; LIMA, Miguel; SILBER, Simão Davi. **Gestão de negócios internacionais.** São Paulo: Saraiva 2006. 374 p ISBN 8502058215 (broch) – Capítulos 1 e 2. Acesso em 2 mai. 2011.

LUDOVICO, Nelson. **Logística internacional: enfocando o comércio exterior.** São Paulo: Saraiva 2007.

MARTIGNAGO, Graciella. **Gestão estratégica de negócios internacionais II.** Palhoça: Unisulvirtual, 2006.

MINERVINI, Nicola. **O exportador: ferramentas de sucesso no mercado internacional.** São Paulo: Prenticed Hall, 2008.

PIRES, Fernanda; **Portos e logística com valor econômico.** Setembro-2004 Disponível em: <www.acetradeways.com.br>. Acesso em 7 abr. 2011.

RODRIGUES, Jadir G. **Os meios de transportes e a modernização: rodoviarismo e desenvolvimento.** Universidade Estadual de Goiás, Unidade Universitária de Itapuranga, novembro de 2005. Disponível em http://www.prp.ueg.br/06v1/conteudo/pesquisa/dstq/outros/ds_20051123_001.pdf. Acesso em 17 out 2011.

APÊNDICE A: FORMULÁRIO DE ENTREVISTA COM O REPRESENTANTE O DNIT – TUBARÃO, SC

Pergunta 01: Boa tarde, você poderia relatar uma breve estória de sua atuação na unidade local do DNIT na cidade de Tubarão?

Pergunta 02: O motivo desta entrevista é a confecção de meu trabalho de conclusão de curso, como bacharel em Relações internacionais, na faculdade Unisul no campus Tubarão, focado na influência da duplicação da BR 101 na rizicultura e exportação desses produtos industrializados no sul de Santa Catarina.

Pergunta 03: Quais os motivos dos atrasos da conclusão da duplicação da BR 101- Sul? Pelo o que a imprensa nos publica deixa em dúvidas.

Pergunta 04: Tais atrasos têm um impacto nas receitas geradas na economia do sul do Estado. O Senhor Acha que o desenvolvimento após a conclusão da duplicação da BR 101 irá ter um reflexo considerável para a região sul de SC?

Pergunta 05: O senhor poderia estimar a previsão total da duplicação da BR 101-SUL, e qual a importância para o nosso Estado?

APÊNDICE B: FORMULÁRIO DE ENTREVISTA COM A EMPRESA COMERCIAL CEREALISTA URBANO LTDA.

Pergunta 01: Como o senhor analisa o aspecto da não conclusão da obra de duplicação da BR 101, trecho sul, que liga o Estado do RS ao norte do Estado de SC, onde possui portos para o despacho das mercadorias?

Pergunta 02: Você acredita que com o término da obra haja mais investimentos na região sul do Estado?

Pergunta 03: Há alguma relação estabelecida entre o seu produto, e o transporte bem montado logisticamente falando?

Pergunta 04: O Senhor Pode descrever alguma situação que tenha prejudicado ou atrasado a venda de seu produto com relação a BR 101 nos trechos que não estavam duplicados?

Pergunta 05: O Comercial Urbano já teve despesas extras, como custos de armazenagem dos pallets, por um fator externo que estivesse ligado a infraestrutura das estradas?

Pergunta 06: Você acha que com a obra toda concluída melhorará o processo de exportação do insumo? Poderia citar um exemplo?

Pergunta07: Com a duplicação pronta no sul do Estado catarinense, o Senhor acredita que haverá um impacto na rizicultura?