



DOUTORADO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO

VIVIANE ROCHA MONTEIRO DOS SANTOS

**CONCESSÃO DE SERVIÇOS NO CORREDOR DE INTEGRAÇÃO NACIONAL:
OPINIÃO DOS AGENTES PÚBLICOS E PRIVADOS SOBRE O PROCESSO DE
GESTÃO DA BR-116/BA**

Salvador
2017

VIVIANE ROCHA MONTEIRO DOS SANTOS

**CONCESSÃO DE SERVIÇOS NO CORREDOR DE INTEGRAÇÃO NACIONAL:
OPINIÃO DOS AGENTES PÚBLICOS E PRIVADOS SOBRE O PROCESSO DE
GESTÃO DA BR-116/BA**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano - PPDRU, Doutorado em Desenvolvimento Regional e Urbano da UNIFACS Universidade Salvador, *Laureate International Universities* como requisito parcial para o título de Doutor.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Sérgio Rodrigues de Araújo.

Salvador
2017

FICHA CATALOGRÁFICA

(Elaborada pelo Sistema de Bibliotecas da Universidade Salvador, *Laureate International Universities*)

Santos, Viviane Rocha Monteiro dos

Concessão de serviços no corredor de integração nacional: opinião dos agentes públicos e privados sobre o processo de gestão da BR-116/BA. / Viviane Rocha Monteiro dos Santos. - - Salvador, 2017.

132 f.: il.

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano - PPDRU, Doutorado em Desenvolvimento Regional e Urbano da UNIFACS Universidade Salvador, *Laureate International Universities* como requisito parcial para o título de Doutor.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Sérgio Rodrigues de Araújo.

1. Rodovias - concessão de serviços - Bahia. 2. Rodovias – impactos econômicos e socioambientais. 3. Sistema de gestão rodoviária. 4. Infraestrutura rodoviária I. Araújo, Paulo Sérgio Rodrigues de, orient. II. Título.

CDD: 388.198142

VIVIANE ROCHA MONTEIRO DOS SANTOS

CONCESSÃO DE SERVIÇOS NO CORREDOR DE INTEGRAÇÃO NACIONAL:
OPINIÃO DOS AGENTES PÚBLICOS E PRIVADOS SOBRE O PROCESSO DE
GESTÃO DA BR-116/BA

Tese aprovada como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em Desenvolvimento Regional e Urbano da UNIFACS Universidade Salvador, *Laureate International Universities* pela seguinte banca examinadora:

Paulo Sérgio Rodrigues de Araújo – Orientador _____
Doutor em Agronomia pela Universidade de São Paulo - USP
UNIFACS Universidade Salvador, *Laureate International Universities*

Lívia da Silva Modesto Rodrigues _____
Doutora em Geologia pela Universidade Federal da Bahia - UFBA
UNEB Universidade Estadual da Bahia

Luiz Eduardo Marques Bastos _____
Doutor em Desenvolvimento Regional e Urbano pela Universidade Salvador - UNIFACS
UNIFACS Universidade Salvador, *Laureate International Universities*

Renato Barbosa Reis _____
Doutor em Biotecnologia em Saúde e Medicina Investigativa pela Fundação Oswaldo Cruz
UNIFACS Universidade Salvador, *Laureate International Universities*

Victor Menezes Vieira _____
Doutor em Geologia pela Universidade Federal da Bahia - UFBA
UNIFACS Universidade Salvador, *Laureate International Universities*

Salvador, 30 de setembro de 2017.

Ao meu marido, Pedro Monteiro, por tornar
a minha caminhada mais doce e suave.

À minha filha Catarina Monteiro, pela
presença cheia de amor em meu ventre. A
ti dedico todas as minhas conquistas.

AGRADECIMENTOS

Quando decidi fazer a seleção para o Doutorado em Desenvolvimento Regional e Urbano estava em um período de transição pessoal e profissional. A aprovação veio como a certeza e afirmação de que os meus objetivos sempre estiveram na direção correta e a sensação naquele momento era de que a minha vida estava voltando ao eixo.

Olhando a minha trajetória percebo o quanto devo agradecer por todas as oportunidades e privilégios que a vida me proporcionou e continua a proporcionar.

Agradeço a Deus pelo milagre da vida!

Agradeço infinitamente à Nossa Senhora, que sempre me amparou com o seu amor de Mãe, me faz forte nos momentos em que penso em desistir de tudo; me faz corajosa diante do desconhecido; me faz resiliente diante das mudanças, me dando serenidade nos momentos de decisão.

Aos meus grandes educadores, meus pais, que tiveram a oportunidade de estudar até o ensino fundamental, porém, com muita dignidade formaram três filhas com base em princípios e valores sólidos. A eles eu dedico tudo o que sou.

Todo o meu agradecimento ao meu orientador, Paulo Araújo, que desde o primeiro contato que tivemos, me recebeu de maneira extraordinária. Agradeço sua disponibilidade, críticas e ensinamentos. Muito obrigada por acreditar em mim e no resultado deste trabalho.

Muito obrigada aos meus familiares e amigos que sempre vibraram com as minhas conquistas.

Agradeço à Viabahia pelo convívio profissional diário e por ceder gentilmente os dados e as informações para esta pesquisa.

“Diz-se, com razão, que o grau de desenvolvimento e progresso de um país se mede pela organização, prestação de serviços públicos e satisfação com que os usuários os utilizam”.

Héctor Jorge Escola, jurista argentino.

RESUMO

O modal rodoviário propicia condições ao desenvolvimento econômico e crescimento regional, tanto pela circulação ágil de produtos e mercadorias, quanto pela maior concentração de polos industriais ou comerciais e, por consequência, maior oferta de emprego e renda nas regiões por onde atravessa. No Brasil observa-se um déficit de infraestrutura, perpassando pelos poucos recursos técnicos e financeiros na esfera pública à demanda existente, em cenário econômico com marcas de corrupção e desvio de verbas públicas. Assim, surge a alternativa de execução pelo setor privado com exequibilidade, sendo uma realidade à infraestrutura e a concessão rodoviária. O Ministério dos Transportes e agência reguladora (ANTT) administra 21 concessões rodoviárias, dentre essas a concessão da BR-116/BA, operada pela Viabahia Concessionária de Rodovias. Nesta tese buscou-se discutir sobre a concessão do serviço público da rodovia BR-116/BA, com foco nos aspectos de infraestrutura, segurança viária e qualidade ambiental, considerando-se a opinião dos agentes públicos e privados. Adotando-se a estratégia qualitativa foi analisada a infraestrutura rodoviária brasileira atrelada ao desenvolvimento socioeconômico, especificamente a BR-116 e suas características, o processo de gestão através de PPP e concessão dos serviços. Na consecução da pesquisa exploratória e descritiva foram realizadas visitas *in situ* caracterizando aspectos das populações tangenciadas pela rodovia, sendo realizadas entrevistas com agentes públicos e privados nos três maiores e mais expressivos destes municípios. Observou-se que a concessão incrementou a qualidade na infraestrutura e segurança viária. Constatou-se demanda de informação quanto as questões ambientais, pois a BR-116/BA atravessa o bioma caatinga, ainda ocorrendo de forma marcante atropelamento da fauna silvestre e redução da biodiversidade. Detectou-se como desafio marcante a cultura da não aceitação pela cobrança do pedágio e associação ao peso de mais um imposto, bem como, a não corresponsabilidade do ente público, havendo necessidade de esclarecimento que as concessões são programas governamentais ao incentivo e melhoria da infraestrutura da malha rodoviária pela parceria da gestão privada.

Palavras chaves: Concessão de serviços. Infraestrutura rodoviária. Sistema de gestão rodoviária.

ABSTRACT

Highway modal provides conditions to boost economic development and local growth either by promptly transporting goods and commodities or clustering industrial or commercial hubs and, therefore, leading to a wider supply of jobs and income within locations crossed by the highway. In Brazil, it is notable that the infrastructure shortfall which goes from scarce technical or financial resources within public sphere to meet current demand up to an economic scenario which is marked by corruption and funds misappropriation. Thereby, a feasible execution by private sector arose as an alternative, being a reality to infrastructure and highway concession. The Ministry of Transport and the regulatory agency (ANTT) manages 21 highway concessions in the country, including the BR-116/BA concession under Viabahia Concessionária de Rodovias management. This essay aims to debate over the public service of the BR-116/BA highway concession, being infrastructure, road safety and environmental quality the focal points, deeming public and private agents' judgement. Assuming a qualitative research, Brazilian highway infrastructure was scrutinized when attached to social-economic development, particularly to BR116 and its features, PPP and service concession management mechanism. For the exploratory and descriptive research achievement, site inspections took place to characterize features presented in communities fringed by the highway, surveys were conducted with public and private agents, from three of the largest and most expressive of those municipalities. Subsequently, it concluded that the concession strengthen improvement in infrastructure quality and highway safety. A demand for information regarding environmental issues was noted, given that BR116 crosses biomes such as caatinga, where wildlife is constantly being ran over, leading to biodiversity reduction. One of the key challenges identified is citizens failure to accept toll collection and the burden related to another tax, as well as the public entity's lack of co-responsibility, being necessary to clarify that concessions are governmental programs that encourage and improve highway infrastructure by private management partnership.

Keywords: Service concession. Development. Highway infrastructure. Highway management system.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Estruturação da tese	22
Figura 2 - Descrição da malha viária brasileira	38
Figura 3 - Concessões de rodovias entre 1995 e 2014.....	48
Figura 4 - Esquema das rodovias concedidas à Concessionária Viabahia	51
Figura 5 - PP 6	52
Figura 6 - SAU 14.....	52
Figura 7 - CCO	53
Figura 8 - Caminhão Guincho	53
Figura 9 - Ambulância	53
Figura 10 - Esquema da BR-116.....	55
Figura 11 - Esquema do trecho concedido da BR-116/BA e os municípios interceptados por ela.....	57
Figura 12 - Vista da BR-116/BA no município de Antônio Cardoso	58
Figura 13 - Vista da BR-116/BA no município de Nova Itarana.....	58
Figura 14 - Vista da BR-116/BA no município de Jequié	58
Figura 15 - Vista da BR-116/BA no município de Vitória da Conquista.....	58
Figura 16 - Vista de apropriação indevida da faixa de domínio.....	62
Figura 17 - Vista de apropriação indevida da faixa de domínio.....	62
Figura 18 - Esquema de biomas no trecho concedido da BR-116	63
Figura 19 - Área de Caatinga	64
Figura 20 - Área de Caatinga	64
Figura 21 - Área de Mata Atlântica.....	66
Figura 22 - Área de Mata Atlântica.....	66
Figura 23 - Área de cerrado	66
Figura 24 - Área de cerrado	66
Figura 25 - Jararaca (<i>Bothrops erythromelas</i>), espécie endêmica da caatinga	70
Figura 26 - Ouriço Preto (<i>Chaetomys subspinosus</i>), espécie endêmica da mata atlântica).....	70
Figura 27 - Camaleão (<i>Iguana iguana</i>).....	70
Figura 28 - Teiú (<i>Salvator merianae</i>).....	70
Figura 29 - Tatupeba (<i>Euphractus sexcinctus</i>).....	70
Figura 30 - Periquito (<i>Eupsittula cactorum</i>), espécie endêmica da caatinga.....	70
Figura 31 - Etapas da metodologia de pesquisa	76
Figura 32 - Etapas de desenvolvimento da tese	80

Figura 33 - Características da maioria dos usuários entrevistados	92
Figura 34 - Número de acidentes com morte na rodovia BR-116/BA.....	106
Figura 35 - Número de acidentes com vítima na rodovia BR-116/BA	106
Figura 36 - Número de acidentes sem vítima na rodovia BR-116/BA	106
Figura 37 - Número de atropelamentos com morte na rodovia BR-116/BA	106
Figura 38 - Número de atropelamentos sem morte na rodovia BR-116/BA	106
Figura 39 - Atropelamentos e afugentamentos (fauna silvestre) na BR-116/BA (2015 – jul./2017).....	108

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Relação das concessionárias de rodovias brasileiras (fase I e II)	46
Quadro 2 - Relação das concessionárias de rodovias brasileiras (fase III, vinculadas ao PIL).....	47
Quadro 3 - Pacote de investimentos do PIL previstos (2015/ 2016) não finalizados.	49
Quadro 4 - Comentários das entrevistas dos agentes públicos sobre temas específicos 90	
(continua)	90
Quadro 5 - Comentários das entrevistas dos usuários sobre temas específicos	93
Quadro 6 - Comentários das entrevistas com a população sobre temas específicos 98	
Quadro 7 - Matriz de risco e comentários dos gestores da Concessionária	102
Quadro 8 - Grupos beneficiados pelas ações da Concessionária Viabahia	105

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Caracterização da malha rodoviária brasileira	38
Tabela 2 - Dados sobre a população e IDHM dos municípios atravessados pela BR-116/BA no trecho concedido	59
Tabela 3 - Dados sobre gênero da população dos municípios atravessados pela BR-116/BA no trecho concedido	59
Tabela 4 - Dados do número de alunos matriculados nos municípios atravessados pela BR-116/BA no trecho concedido	60
Tabela 5 - Dados sobre PIB (valor adicionado) dos municípios atravessados pela BR-116/BA no trecho concedido	71
Tabela 6 - Dados sobre número de pessoas ocupadas nos municípios atravessados pela BR-116/BA no trecho concedido	73
Tabela 7 - Área territorial e extensão municipal atravessados pela BR-116/BA no trecho concedido	74
Tabela 8 - Dados demográficos e de extensão territorial dos municípios atravessados pela BR-116/BA no trecho concedido	81
Tabela 9 - Relatório de tráfego – VDM.....	83
Tabela 10 - Profissão dos entrevistados nos municípios de Feira de Santana, Jequié e Vitória da Conquista	97
Tabela 11 - Penalidades de multas aplicadas às concessionária	104
Tabela 12 - Tempo médio de atendimento a emergência médica (min:seg).....	107
Tabela 13 - Tempo médio de atendimento a emergência mecânica (min:seg).....	107

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABCR	Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
APP	Área de Proteção Permanente
BIT	Banco de Informações de Transportes
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CBN	Concessionária Bahia Norte
CCO	Centro de Controle Operacional
CCR	Companhia de Concessões Rodoviárias
CIS	Centro Industrial de Subaé
CLN	Concessionária do Litoral Norte
CNT	Confederação Nacional do Transporte
CONCEBRA	Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S/A
CRT	Concessionário Rio Teresópolis
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EPL	Empresa de Planejamento em Logística
FRN	Fundo Rodoviário Nacional
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMBio	Instituto Chico Mendes de Biodiversidade
IPVA	Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano do Município
ISS	Imposto sobre Serviços
Km	Quilômetros
LGC	Lei Geral de Licitações
OHL	<i>Obrascon Huarte Lain</i>
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PER	Programa de Exploração Rodoviária
PIB	Produto Interno Bruto
PIL	Programa de Investimentos em Logística
PMI	Proposta de Manifestação de Interesse
PNB	Produto Nacional Bruto

PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PP	Praça de Pedágio
PPP	Parceria Público-Privada
PRF	Polícia Rodoviária Federal
ROT	<i>Rehabilitate Operate Transfer</i>
SAU	Serviço de Atendimento ao Usuário
SEI	Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia
SGO	Sistema de Gerenciamento Operacional
UFBA	Universidade Federal da Bahia
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura
URT	Unidade de Referência de Tarifa
VDM	Volume Diário Médio

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	17
1.1 JUSTIFICATIVA	19
1.2 PROBLEMA DE PESQUISA	20
1.3 HIPÓTESE DE TRABALHO	20
1.4 OBJETIVOS	21
1.5 ESTRUTURA DA TESE	21
2 DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA	24
2.1 DESENVOLVIMENTO E CRESCIMENTO ECONÔMICO	24
2.2 A LOGÍSTICA DE TRANSPORTES E O AUMENTO DOS CUSTOS	29
2.3 A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE	32
3 O MODAL RODOVIÁRIO BRASILEIRO	34
3.1 RELAÇÃO PÚBLICO-PRIVADA: ESTRATÉGIA DE GESTÃO	34
3.2 MODELOS DE ADMINISTRAÇÃO DAS RODOVIAS BRASILEIRAS	39
3.2.1 Parceria Público-Privada (PPP)	40
3.2.2 O sistema de concessão rodoviária	41
3.3 VIABAHIA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS.....	51
4 CARACTERIZAÇÃO DA BR-116/BA	55
4.1 CARACTERÍSTICAS SOCIAIS	58
4.2 CARACTERÍSTICAS AMBIENTAIS	62
4.2.1 Bioma Caatinga	64
4.2.2 Bioma Mata Atlântica	65
4.2.3 Bioma Cerrado	66
4.2.4 Fauna	67
4.3 CARACTERÍSTICAS ECONÔMICAS	71
5 METODOLOGIA DA PESQUISA	75
5.1 BASE CONCEITUAL.....	75
5.2 LINHAS DE ATUAÇÃO, QUESTÃO DE ESTUDO E HIPÓTESE	77
5.3 CARACTERIZAÇÃO, DESENHO DA PESQUISA E SÚMULA EXECUTIVA	78
5.4 UNIVERSO E ANÁLISE	80
5.4.1 Agentes públicos	81
5.4.2 Agentes privados	82
5.4.2.1 Usuários	82
5.4.2.2 População dos municípios	84

5.4.2.3 Gestores da Concessionária	85
5.5 ANÁLISE DE DADOS.....	86
6 RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	87
6.1 GESTORES PÚBLICOS MUNICIPAIS	87
6.2 USUÁRIOS.....	92
6.3 POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS	97
6.4 GESTORES DA CONCESSIONÁRIA	101
7 CONSIDERAÇÕES E RECOMENDAÇÕES.....	111
REFERÊNCIAS.....	119
APÊNDICE A - ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA OS GESTORES PÚBLICOS MUNICIPAIS	128
APÊNDICE B - ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA OS USUÁRIOS	129
APÊNDICE C - ROTEIRO DE ENTREVISTA COM A POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS.....	130
APÊNDICE D - ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA OS GESTORES DA CONCESSIONÁRIA	132

1 INTRODUÇÃO

Considera-se que a expansão brasileira perpassa pela questão de infraestrutura eficiente e eficaz, como projeto de Estado integrando a população à economia nacional, potencializando a circulação e o escoamento de mercadorias através de modais de transportes e sistemas de comunicação eficientes, os quais interliguem, de fato, as cinco regiões e minimizem os desperdícios de recursos e produtos ao otimizar sua utilização.

O desenvolvimento social e o crescimento econômico de uma região demandam investimento em infraestrutura com interface além da movimentação de pessoas e mercadorias. A disponibilidade de uma rodovia bem estruturada desencadeia concentração de polos industriais, comerciais, serviços, maior oferta de emprego e renda, conseqüente acessibilidade e conglomerados de pessoas.

Importante ressaltar que uma malha rodoviária de qualidade e bem conservada influencia diretamente na segurança viária dos usuários, reduzindo os índices de acidentes, sejam colisões ou atropelamentos, e principalmente o número de vítimas fatais.

O Brasil tem como desafio para os próximos anos eliminar os gargalos no setor de infraestrutura que limitam a competitividade do país, modernizando e aumentando a sua capacidade, de modo a permitir o crescimento sustentado da sua economia.

Considerando que a infraestrutura é um conjunto de atividades que contemplam a implantação, ampliação, manutenção, recuperação, melhoramento e conservação das rodovias e, aliando a gestão contemporânea com o atual cenário de crise e afundamento técnico e financeiro do poder público, o governo tem buscado a participação da iniciativa privada para gerir o conjunto de infraestrutura citado acima.

Conforme o relato de Bittencourt (1958), no Brasil, a relação do poder público com a iniciativa privada para subsidiar alternativas para investimentos em projetos de infraestrutura ocorre desde a época do império, com a construção da primeira estrada brasileira, ou seja, a parceria entre o público e o privado foi iniciada muito antes dos anos 90, quando foi lançado o Programa de Concessões Rodoviárias, transferindo à iniciativa privada, a partir de leilão licitatório, a prestação de serviços mais ágeis e eficientes, cabendo ao poder público a fiscalização e o cumprimento.

Comparativamente, nas rodovias concessionadas, segundo a Confederação Nacional dos Transportes (CNT, 2014), 74,1% obtiveram classificação “Ótima” ou

“Boa”, enquanto nos trechos sob gestão pública esse percentual alcançou 29,3%. É inegável a diferenciação ocorrida após as concessões de rodovias à iniciativa privada (pagamento de pedágio garante o investimento, manutenção constante, suporte de guincho mecânico e socorro médico emergencial), seguindo-se as diretrizes de desestatização durante a gestão Itamar Franco e continuadas pelo sucessor Fernando Henrique Cardoso (BARELLA, 2003).

De acordo com o referido autor, os aspectos relevantes numa análise da concessão rodoviária, consideram: a) relação preço do pedágio e qualidade ofertada; b) desencadeamento de desenvolvimento local e regional à população; considerando-se polos industriais e comércio, aumento de emprego e renda e condições adequadas de trafegabilidade; c) ao poder público ou concedente importa a desoneração da execução direta do serviço, implicando na autossustentação do empreendimento até o término contratual, sem a necessidade de intervenções e tampouco provimento de subsídios; d) que o concessionário alcance exequibilidade no empreendimento. Se positivadas, avaliam-se que as concessões de rodovias são potencialmente boas aos usuários, população dos municípios, poder concedente e concessionárias.

Atualmente o Ministério dos Transportes, através da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), administra 21 concessões rodoviárias, dentre elas a Concessão da BR-116/BA, operada desde 2009 pela Viabahia Concessionária de Rodovias, que atualmente está em seu sétimo ano de concessão, o que é considerado um período curto de gestão, se comparado aos 25 anos assumidos através do contrato. O contrato tem como objetivo a exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do sistema rodoviário, no prazo e nas condições assumidas, seguindo os parâmetros de desempenho e suas especificações.

Perpassando por questões sociais, ambientais e econômicas, a rodovia BR-116/BA, conhecida como corredor de integração nacional, influencia diversos aspectos no tocante à desocupação de faixa de domínio e reintegração de posse de áreas consideradas atrativas às pessoas que sobrevivem basicamente da própria rodovia; interfere em biomas importantes, a exemplo da caatinga, além de gerar impacto à fauna silvestre, considerando que o atropelamento de animais silvestres é o maior impacto das rodovias sobre o meio ambiente (VIEIRA, 1996) e; por último, atravessa em seus 514,10km de rodovia, 20 municípios, dentre eles, três dos dez

municípios mais populosos e de maior representatividade econômica da Bahia, sendo Feira de Santana, Jequié e Vitória da Conquista.

Refletindo-se sobre planejamento, execução e operação de rodovias, através do sistema de concessão, com foco na melhoria da infraestrutura, segurança viária e qualidade ambiental, buscou-se analisar através desta tese a opinião dos agentes potenciais envolvidos (gestores municipais, usuários, população dos municípios e gestores da concessionária, intitulados como agentes públicos e privados), enfocando-se nos aspectos contributivos e deficitários da gestão da BR-116/BA.

A metodologia de pesquisa adotada para esta tese considerou como estratégia a revisão temática, sendo desenvolvida pesquisa básica, quantitativa, qualitativa, exploratória e descritiva de dados.

A revisão temática foi realizada considerando-se aspectos da infraestrutura rodoviária e a sua responsabilidade no desenvolvimento econômico, o modal rodoviário brasileiro, a administração através de Parceria Público-Privada (PPP) e, sobretudo, da concessão de serviços, além da BR-116/BA e suas características.

A abordagem utilizada foi definida em função das categorias do objeto de estudo, tendo-se utilizado de métodos quantitativos para definição do universo das amostras dos usuários e população, enquanto que foi adotado método qualitativo para sistematizar e caracterizar a opinião dos agentes públicos e privados sobre os aspectos contributivos e deficitários do processo de gestão da concessão pública da BR-116/BA.

Para a pesquisa exploratória e descritiva de dados foram procedidas visitas ao longo da rodovia, buscando-se a relação da população com a mesma, além de terem sido realizadas entrevistas com os agentes públicos e privados. Em seguida as informações coletadas foram sistematizadas, tabuladas e analisadas.

1.1 JUSTIFICATIVA

O cenário de crise econômica e a extensa territorialidade brasileira, a demanda precípua de aliviar o sistema público (endividamento, escândalos de corrupção e necessidade de recursos), as alternativas de mercado ao processo de gestão rodoviária, através da concessão do serviço público, desencadearam leilões públicos, como alternativa exequível a reestruturação da malha rodoviária, em especial àquelas

com grande fluxo, enfocando segurança e fluidez, seja de passageiros ou de mercadorias, desencadeando agilidade e movimentação da economia do país.

A autora desta tese é Gestora das áreas de Qualidade, Segurança do Trabalho, Meio Ambiente e Saúde da Concessionária Viabahia, responsável pela administração da rodovia BR-116/BA. Deste modo, para o desenvolvimento desta pesquisa, considerou-se o *expertise* de 14 anos de experiência na área, inclusive para tratar dos conflitos recorrentes enfrentados pelos agentes públicos e privados.

Buscando a literatura vigente no período entre 1958 a 2017, não foi detectado estudo sistematizado considerando a opinião dos atores envolvidos e impactados diretamente pelos efeitos da operação de rodovias (usuários, gestores municipais e concessionária) sobre o novo processo de gestão na forma de concessão, que salvo melhor entendimento no período analisado, pressupõe-se tratar de trabalho com características de ineditismo temático, enfatizando questões de infraestrutura rodoviária, segurança viária e qualidade ambiental.

1.2 PROBLEMA DE PESQUISA

Tendo como cenário a crise socioeconômica brasileira, incorrendo em déficit e demandando premência estratégica do modal rodoviário na matriz do transporte, considerou-se “de que maneira os agentes públicos e privados opinam sobre os aspectos contributivos ou deficitários da concessão da BR-116/BA?”

Assim, foram estabelecidas as seguintes questões norteadoras do processo de concessão:

- a) Os usuários e a população dos municípios compreendem a dimensão das atividades realizadas nessa nova fase (sete anos) de operação?
- b) Quais as principais oportunidades e desafios enfrentados pelos gestores públicos e da concessionária?
- c) Nesse tipo de gestão de concessão da rodovia BR-116/BA, houve contributos, diretos ou indiretos, no desenvolvimento dos municípios e população da área de abrangência?

1.3 HIPÓTESE DE TRABALHO

No intuito de solucionar os questionamentos anteriores, defende-se como proposição desta tese que “o processo de gestão neste prazo de sete anos da

concessão do serviço público na BR-116/BA, desencadeou incremento na infraestrutura, segurança viária e preservação ambiental”, sendo objeto de análise focal da opinião dos gestores públicos, usuários, população e da concessionária.

1.4 OBJETIVOS

Nesta tese buscou-se discutir sobre a concessão do serviço público da rodovia BR-116/BA, com foco nos aspectos de infraestrutura, segurança viária e qualidade ambiental, sendo considerada a opinião dos agentes públicos e privados.

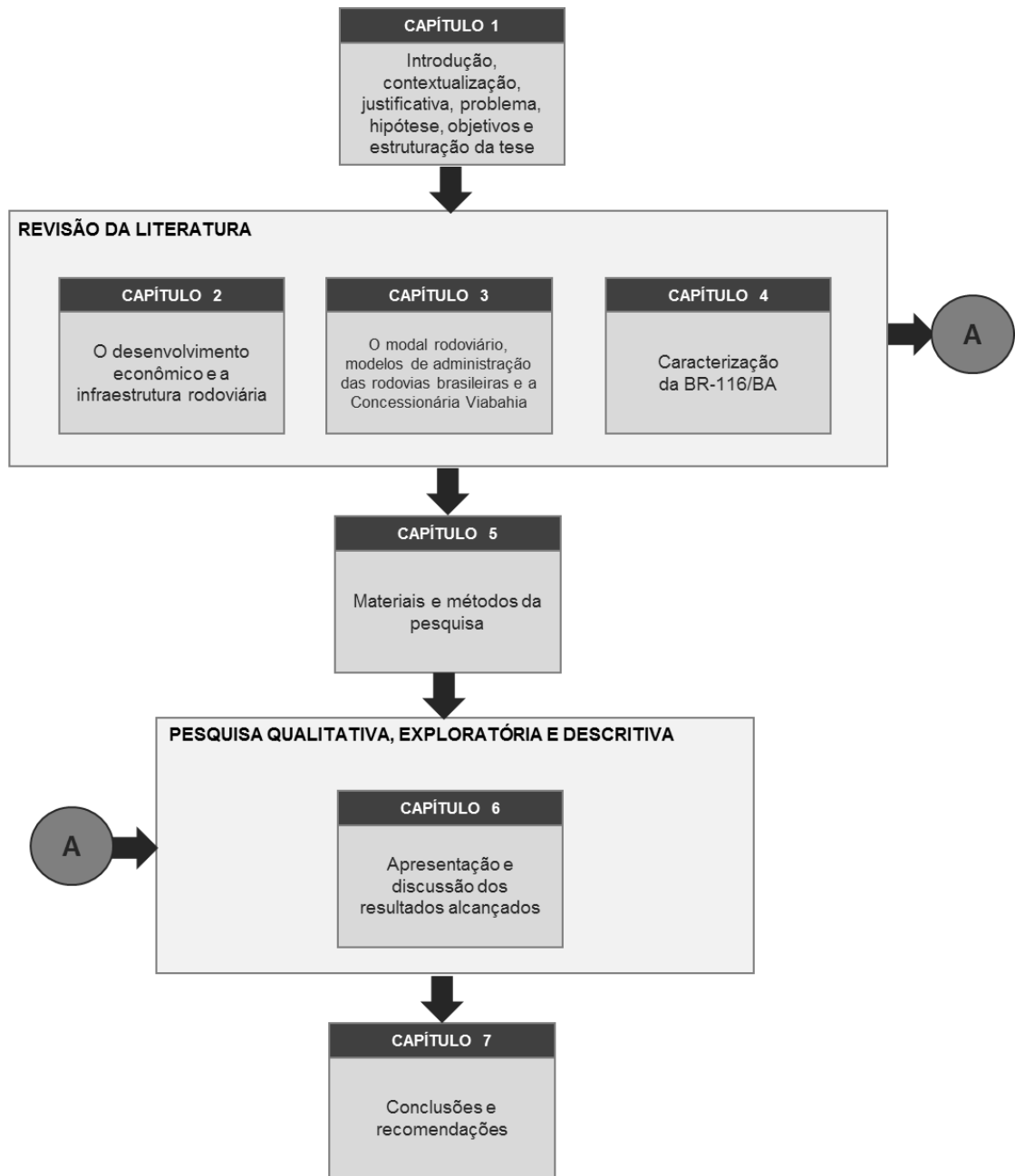
Para tanto foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos:

- a) Discorrer sobre a infraestrutura rodoviária e o seu papel na movimentação econômica brasileira;
- b) Descrever o modal rodoviário e as modalidades de administração das rodovias brasileiras, sobretudo a concessão de serviços;
- c) Caracterizar a rodovia BR-116/BA, considerando-se aspectos econômicos, sociais e ambientais;
- d) Analisar a opinião dos agentes públicos e privados quanto aos aspectos de infraestrutura, segurança viária e qualidade ambiental.

1.5 ESTRUTURA DA TESE

Foi estabelecida uma estruturação sequencial à introdução, constando três capítulos com suporte teórico, um capítulo com a descrição metodológica, culminando nos resultados e discussão, os quais subsidiaram as considerações e recomendações, conforme representado na Figura 1.

Figura 1 - Estruturação da tese



Fonte: Elaboração própria da autora desta tese (2017).

No segundo capítulo foram comentados conceitos de crescimento e desenvolvimento econômico e a infraestrutura de transportes de modo geral.

No terceiro capítulo foi compilado um texto sobre o modal rodoviário brasileiro e as diferentes modalidades de gestão, questões de administração pública com a iniciativa privada, discorrendo sobre PPP e concessão de serviço público, além da concessionária responsável pela administração da rodovia BR-116/BA. No capítulo 4

foi caracterizada a rodovia BR-116/BA, considerando-se aspectos socioambientais e econômicos.

Na sequência foram apresentados os materiais e métodos da pesquisa, descrevendo as variáveis de interesse ao estudo, os métodos de coleta de dados e informações, as entrevistas individuais, a determinação da amostra dos entrevistados, delineamento estatístico e parâmetros adotados para análise.

No capítulo 6 foram demonstrados os resultados e discussões relacionados a opinião dos agentes públicos e privados, referente as questões de infraestrutura, segurança viária e qualidade ambiental na referida rodovia, culminando nas Conclusões e Recomendações observadas pela autora a partir dos achados e informações.

Ainda, constam após as Referências, Apêndices utilizados na consecução do trabalho, como formulários modelos utilizados como roteiro das entrevistas direcionadas aos agentes envolvidos.

2 DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

2.1 DESENVOLVIMENTO E CRESCIMENTO ECONÔMICO

Segundo Schumpeter (1961), apenas o crescimento da renda não é garantia de desenvolvimento, este se tornou o primeiro cientista a assinalar esse fato. O autor mostra a importância do processo de inovação quando se depara com um cenário de ausência de lucro. Ou seja, é necessário investir adicionando os avanços tecnológicos ao legítimo processo de desenvolvimento da economia.

Para distinguir de forma simples o desenvolvimento e o crescimento econômico, para algumas concepções ideológicas, ignora-se o fato de aquele implicar em melhoria na distribuição de renda, enquanto este, não. Alguns pesquisadores, cuja concepção é mais crítica e profunda, afirmam que desenvolvimento econômico acarreta em aumento da capacidade humana em descobrir suas potencialidades ou na ampliação da liberdade enquanto ser cidadão consciente, conforme Furtado (2004, p. 484), comentou que:

[...] crescimento econômico, tal como o conhecemos, vem se fundando na preservação de privilégios das elites que satisfazem seu afã de modernização; já o desenvolvimento se caracteriza por seu projeto social subjacente.

Portanto, o desenvolvimento econômico reflete o equilíbrio das dimensões socioeconômico e ambiental, podendo ser acompanhado por outros objetivos políticos os quais envolvam desenvolvimento social; distribuição mais equilibrada da renda, através da educação, dos cursos de capacitação tecnológica e o desenvolvimento do ambiente natural de forma mais sustentável e integrada.

A diferenciação entre crescimento e desenvolvimento é imprescindível, pois enquanto o crescimento econômico está vinculado ao incremento da renda, o desenvolvimento aborda essencialmente aspectos qualitativos ligados ao crescimento, o que significa combinar esse incremento com a qualidade de vida das pessoas.

O desenvolvimento tem como objetivo reaproximar a economia da ética, sem anular a política, ao passo que extrapola a simples concentração de riqueza e atinge os legítimos objetivos do desenvolvimento (VEIGA, 2010).

Segundo Oliveira (2002), o crescimento econômico, apesar de não ser condição suficiente para o desenvolvimento, é um requisito para a superação da pobreza e, conseqüentemente, a construção de um padrão digno de vida.

Gremaud, Vasconcellos e Toneto Jr. (2007) definiram crescimento econômico como o incremento quantitativo da produção, o que denota ampliação do Produto Interno Bruto (PIB). Afirmam, ainda, que o conceito de desenvolvimento é mais amplo ao englobar o crescimento, ressaltando que a importância se encontra principalmente, na natureza e na qualidade desse crescimento.

Piquet (2007, p. 25) afirmou que:

As novas formas de entender desenvolvimento (e nele o desenvolvimento regional) destacam seus componentes sociais de bem-estar, de sustentabilidade ambiental, de participação local e de defesa da identidade cultural, enfoques estes vistos como capazes de fundamentar políticas de desenvolvimento local.

Dessa maneira, crescimento econômico pode ser definido através da análise do aumento da produção de bens do país, por outro, a ideia de desenvolvimento relaciona-se à qualidade de vida das pessoas. Veiga (2010) afirmou que a existência do crescimento econômico é essencial para que as pessoas desfrutem de uma melhor qualidade de vida.

Sobre crescimento econômico, determinado por alguns índices como o PIB, no relatório da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO, 1999, p. 28) constou que:

[...] o maior problema talvez surja do equilíbrio que automaticamente estabelece-se entre os níveis mais altos de produção – e por inferência, de consumo – e o desenvolvimento. A economia e todas as outras disciplinas reconhecem que, na melhor das hipóteses, trata-se de uma meia-verdade. O que é produzido e o fim que é dado ao produto tem igual importância no processo que a quantidade fabricada. Por outro lado, é evidente que o dólar que duplica a renda de uma pessoa pobre, cumpre papel diferente do dólar de acréscimo auferido por um milionário, para quem se trata de uma soma insignificante. Entretanto, em geral, equipara-se o desenvolvimento, quantificado em função de uma única medida técnica – habitualmente o PIB – com o progresso global da sociedade e do bem-estar. Faz parte da mentalidade do século XX, que considera que o meio é mais importante que o fim e o nível de atividade, mais importante do que os objetivos para os quais ela serve.

O Índice de Desenvolvimento Humano do Município (IDHM) do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) é a sugestão da UNESCO (1999, p. 28-29), aceita como medida para o desenvolvimento:

que procura considerar as numerosas dimensões do bem-estar humano, já que a atenção concentrar-se-ia assim sobre os fins para os quais o desenvolvimento deve servir, em vez de fazê-lo apenas sobre os meios, por exemplo, para o aumento da produção.

É perceptível que não há um equilíbrio entre a qualidade de vida e os resultados econômicos adequados, o que direciona a sociedade a priorizar o avanço das tecnologias e índices financeiros e a marginalizar as necessidades essenciais ao ser humano.

O desenvolvimento tem sido reduzido ao crescimento econômico pelo modelo de desenvolvimento capitalista globalizado, centralizando os recursos e o poder, promovendo as desigualdades de todas as formas e, como consequência, destruindo o meio ambiente (GADOTTI, 2000).

Sachs (2001) ressaltou que nem o desenvolvimento nem tampouco a felicidade são provenientes do crescimento. Ainda evidenciou que há um crescimento da desigualdade, cada vez mais comum, com efeitos sociais cruéis e desumanos, com uma quantidade pequena de pessoas detentora de riquezas acumuladas e, concomitantemente, uma pobreza exacerbada e a decadência da qualidade de vida. Entretanto, o autor afirmou que, em casos extremos, observa-se a frequência do crescimento com desenvolvimento.

De acordo com Morais (2008) a sustentabilidade de um sistema é comprovada, se esta acontecer em quatro dimensões: social, econômica, ambiental e intelectual. As três primeiras são fáceis de quantificar e medir por meio de indicadores, já com a dimensão intelectual é mais difícil, é considerada como a dimensão das respostas subjetivas, o que dificulta sua medição cartesiana.

Veiga (2008, p.80-81) defendeu a ideia de que:

[...] o desenvolvimento pode permitir que cada indivíduo revele suas capacidades, seus talentos e sua imaginação na busca da autorrealização e da felicidade, mediante esforços coletivos e individuais, combinação de trabalho autônomo e heterônomo e de tempo gasto em atividades não econômicas. [...] Maneiras viáveis de produzir meios de vida não podem depender de esforços excessivos e extenuantes por parte de seus produtores, de empregos mal remunerados exercidos em condições insalubres, da prestação inadequada de serviços públicos e de padrões subumanos de moradia.

Sachs (2001, p. 157-158) destacou a relação crescimento e desenvolvimento, ressaltando que:

[...] por outro lado, o fato de que o desenvolvimento não está contido no crescimento econômico não deve ser interpretado em termos de uma oposição entre crescimento e desenvolvimento. O crescimento econômico, se repensado de forma adequada, de modo a minimizar os impactos ambientais negativos, e colocado a serviço de objetivos socialmente desejáveis, continua sendo uma condição necessária para o desenvolvimento. [...] Precisamos de taxas mais altas de crescimento econômico para acelerar a reabilitação social, uma vez que é mais fácil operar nos acréscimos do Produto Nacional Bruto (PNB) que distribuir bens e rendas numa economia estagnada.

Nesse sentido, o desenvolvimento deve ser encarado como um processo complexo de mudanças e transformações de ordem econômica, política e, principalmente, humana e social. Desenvolvimento nada mais é que o crescimento associado a incrementos positivos no produto e na renda, que são transformados para satisfazer às mais diversificadas necessidades do ser humano, tais como saúde, educação, habitação, transporte, alimentação, lazer, dentre outras (OLIVEIRA, 2002).

Piquet (2007, p. 25) afirmou que:

[...] as novas formas de entender desenvolvimento (e nele o desenvolvimento regional) destacam seus componentes sociais de bem-estar, de sustentabilidade ambiental, de participação local e de defesa da identidade cultural, enfoques estes vistos como capazes de fundamentar políticas de desenvolvimento local.

Sendo assim, para que as pessoas possam desfrutar de um bem-estar social, faz-se necessário que, além do crescimento econômico, os gestores do município e do estado elaborem políticas públicas capazes de contribuir com a redistribuição da renda em acesso e qualidade de serviços básicos, como moradia, educação e saúde.

O desenvolvimento social e o crescimento econômico de uma região demandam permanentes investimentos em sua infraestrutura de transportes. A interface entre esses investimentos e o crescimento econômico regional apresenta amplas ramificações, que se estendem além dos objetivos principais de movimentação de pessoas e mercadorias. A disponibilidade de uma rede rodoviária regional bem desenvolvida tem sido reconhecida como um fator essencial para o desenvolvimento econômico.

Por outro lado, rodovias congestionadas, com elevados índices de acidentes ou operando em níveis de serviço próximos à sua capacidade conduzem a custos de transportes mais elevados para a economia. A partir da deterioração da qualidade da mobilidade regional, as áreas se tornam menos atrativas, a produtividade dos negócios e o número de trabalhadores especializados tendem a diminuir, são

reduzidas as áreas de abrangência dos mercados para seus produtos, prejudicadas as economias de escala e reduzida a produtividade geral da economia (ANDRADE; MAIA, 2013).

Para Queiroz e Gautam (1992), restrições na acessibilidade e mobilidade limitam o desenvolvimento e adiam a transferência de recursos humanos e materiais a localidades, onde poderiam ser empregados com maior produtividade. Por outro lado, o desenvolvimento das redes rodoviárias ajuda a alcançar uma distribuição mais eficiente da população, da indústria e da renda.

Banister e Berechman (2000) ao estudar a relação entre investimentos em transportes e desenvolvimento econômico observaram, que os administradores públicos de uma maneira geral tendem a justificar suas decisões sobre investimentos em infraestrutura de transportes, pelo atendimento de alguns dos seguintes objetivos:

- a) redução dos custos de transportes e de produção;
- b) promoção da integração e da coesão regional;
- c) aumento da competitividade e da produtividade da economia;
- d) revitalização econômica de áreas congestionadas ou mal atendidas;
- e) estímulo ao investimento privado, e
- f) aumento do nível de emprego.

Para Andrade e Maia (2015, p. 91), investimentos em infraestruturas rodoviárias apresentam usualmente como objetivo básico a redução dos custos de transportes. Espera-se normalmente, estimular o aumento da mobilidade e do potencial de atratividade da área beneficiada com resultados de dinamização econômica, que podem ser medidos pela evolução do PIB, pelo crescimento do emprego, pela atração de novas empresas, pelo aumento da arrecadação tributária, pelo incremento no consumo, pela ampliação do patrimônio e das infraestruturas públicas e privadas e pela valorização da terra, entre outros.

Vários estudos, como os de Horst e Moore (2003), Iacono e Levinson (2008) e Wiesbrod e Reno (2009), apesar das variações em seus resultados, têm apontado que, em nível microeconômico, investimentos em infraestrutura rodoviária facilitam o crescimento pelo aumento do retorno dos investimentos privados e, em nível macroeconômico, sugerem que economias de escala, efeitos de acessibilidade e redução de custos de transportes podem levar à expansão das áreas de mercado das empresas locais e gerar oportunidades de acesso a mercados mais abrangentes de insumos, tornando possível a diversificação e o aumento da produtividade econômica.

Em geral, nos meios técnicos responsáveis pelas políticas públicas e pelo planejamento governamental, apresenta-se fortemente consolidada a compreensão de que melhoramentos nas infraestruturas rodoviárias influenciam na ampliação das potencialidades econômicas das regiões, conduzindo a uma distribuição mais eficiente da população, da indústria e da renda. Horst e Moore (2003) destacaram ainda que o nível de qualidade de uma rodovia influencia no desenvolvimento econômico regional ao longo do tempo, ocorrendo maior diversidade econômica nas áreas servidas por rodovias mais rápidas e eficientes. Desta forma, atividades e mobilidade se influenciam mutuamente no tempo e no espaço. As atividades econômicas localizadas espacialmente interagem entre si gerando fluxos funcionais, dos quais se derivam a demanda por transportes e o tráfego, que por sua vez, dependem de variáveis como: população, empregos, renda, produção e consumo, entre outras.

2.2 A LOGÍSTICA DE TRANSPORTES E O AUMENTO DOS CUSTOS

O modal mais utilizado no Brasil é o rodoviário que movimenta 60% das cargas. No entanto, seu desempenho é afetado pela falta de ampliação e manutenção nas estradas de rodagem. O crescimento foi incentivado pela implantação da indústria automobilística na década de 1950 e conseqüente construção das rodovias. No entanto, sofre restrições de desempenho devido à falta de infraestrutura rodoviária (RODRIGUES; COLMENERO, 2009).

Os referidos autores destacaram que um dos fatores que prejudica o desenvolvimento econômico do Brasil e a integração das operações produtivas é a precária infraestrutura viária. Explorar a vasta extensão geográfica do país com a utilização de vários modais se constitui uma forma de se obter vantagens logísticas perante outros países e motivar o crescimento econômico.

As falhas no processo de recuperação das rodovias impedem que o escoamento das cargas seja realizado de forma mais rápida e eficaz prejudicando o desenvolvimento econômico da nação. Outro fator considerável diz respeito à segurança dos usuários que é afetada pela falta de sinalização e conservação em vários trechos das estradas.

De acordo com dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (2016) somente 12% das estradas do país são pavimentadas, que equivalem a

aproximadamente 203.599 km de vias municipais, estaduais e federais. Deste total cerca de 9.969,60 km foram cedidas às concessionárias que atuam na manutenção das estradas em estados brasileiros. Os demais percursos são de responsabilidade da União que ao longo dos anos não tem conseguido executar um plano adequado de manutenção e ampliação.

Além do baixo número de rodovias pavimentadas, outro fator que merece atenção é o percentual de conservação em que estas se encontram. Vianna (2006) reportou que 54% das vias pavimentadas estão em mau estado, 70% apresentam deficiências na sinalização, 78% indicam problemas de geometria e 39% não tem acostamento.

Caracik (2007) considerou que a falta de modernização das estradas é também um elemento que prejudica o desenvolvimento do transporte de cargas. Pontes sem estrutura para suportar o peso de alguns caminhões, viadutos baixos, restrição de fluxo em muitas vias, extensão das estradas insuficiente, rodovias antigas e inadequadas para veículos que apresentam medidas diferentes, são alguns dos itens que precisam de atualização na infraestrutura viária.

Os motoristas são prejudicados por correr risco de morte e também pelas pressões psicológicas da má qualidade da viagem que as rodovias proporcionam. Para Ávalos (2005) a deterioração das estradas é transmitida aos motoristas através das vibrações da suspensão do caminhão e provocam sensações de ansiedade, irritabilidade e tensão que influenciam no seu comportamento. Aliado a estas condições há também a preocupação com a velocidade para cumprir os prazos de entrega que contribui para um percurso mais estressante.

A má conservação das rodovias atinge a economia das empresas pelo incremento de custos nas operações de transporte. Estes valores adicionais são expressos por: aumento do tempo gasto no transporte de insumos e produtos, avarias nas cargas, impossibilidade de cumprimento dos prazos de entrega, precariedade das condições de tráfego, custo com pedágios, aumento de acidentes de trânsito, aumento do consumo de combustível, pneus e óleo, impossibilidade de trafegar na velocidade permitida, maiores gastos com manutenção, maior custo final dos produtos transportados.

De acordo com Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT, 2005) a falta de manutenção das rodovias implica em reflexos negativos para a atividade econômica como: aumento de até 58% no consumo de combustíveis,

acréscimo de 40% no custo operacional dos veículos, aumento de 50% no índice de acidentes, aumento de até 100% do tempo de viagem. Inclui-se também a deterioração de um patrimônio avaliado em US\$ 200 bilhões para os cofres públicos.

O transporte rodoviário é, historicamente, a modalidade responsável pela maior parte do fluxo de mercadorias e serviços no Brasil, o que torna o aprimoramento e a expansão da malha rodoviária brasileira essencial para o desenvolvimento econômico. De acordo com os dados divulgados pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR, 2015), o tráfego de veículos pagantes em rodovias em concessão no Brasil em 2013 foi cerca de 2,5% superior ao de 2012. O salto foi de 1.586 milhões para 1.626 milhões de veículos pagantes com uma malha de 9.969,60 quilômetros de rodovias operando sob concessão. A receita gerada com pedágios foi de R\$ 14.508,5 bilhões, 8,3% acima do registrado em 2012.

Atualmente, 61% das cargas transportadas nacionalmente são deslocadas por meio das rodovias. O transporte rodoviário é, além de um modal substituto em muitas transposições de carga, também um meio complementar por excelência. É por meio de caminhões que atravessam as rodovias do país que muitos carregamentos deixam as áreas de produção e alcançam ferrovias ou portos a partir do qual serão transportados para os mais diversos destinos. Além disso, é muito comum também o transbordo de navios e trens para caminhões que realizam a entrega dos produtos aos consumidores finais (BOLÍVAR; CAMPOS NETO, 2010, p. 407).

Azeredo (2004) ressaltou que CNT indicou que uma estrada em condições ruins ocasiona aumento de 37% nos custos operacionais das transportadoras, incremento de 57% no consumo de combustíveis e elevação de 50% no índice de acidentes registrados. Tais resultados evidenciam os elevados custos diretos e indiretos que as deficiências da malha rodoviária nacional, responsável por cerca de 60% de toda a carga movimentada no país, acarretam para o sistema econômico, e reforçam a necessidade de se direcionar significativa parcela dos recursos destinados ao setor para a realização de amplo programa de melhoria das condições de manutenção das estradas federais.

A dependência excessiva do transporte brasileiro de carga em relação às rodovias fica evidente quando se verifica a participação deste modal em outros países de dimensões continentais. Nos Estados Unidos, a participação das rodovias no transporte de carga é de 26%, na Austrália é de 24% e na China é de apenas 8% (BARTHOLOMEU, 2006).

A logística de cargas é fundamental para a economia de um país. O gerenciamento do fluxo de bens e serviços perpassa praticamente todas as atividades econômicas, influenciando a competitividade das empresas. Nas últimas duas décadas, a logística assumiu maior relevância, em função das pressões competitivas decorrentes da maior abertura comercial. O custo logístico no Brasil, por sua vez, é estimado em cerca de 11% do Produto Interno Bruto (PIB), denotando sua relevância econômica. Além do custo de transporte, esse custo logístico abarca gastos com estoques, com manuseio de carga e com a estrutura administrativa de suporte à atividade. (SOUSA, 2012, p. 235).

Essa dependência de rodovias é maior no setor agrícola, tanto para o recebimento dos insumos quanto para o escoamento da produção para os mercados interno e externo. Por isso, a eficiência do transporte rodoviário reflete na renda dos produtores agrícolas; na lucratividade das suas exportações, que tem seus preços determinados pelo mercado internacional, independente dos custos de produção e de transporte; e nos índices de inflação, já que o item alimentação corresponde, aproximadamente, a 40% destes índices (BARTHOLOMEU, 2006).

2.3 A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE

A infraestrutura de transportes do Brasil passou por grandes transformações nos últimos anos, sendo o foco setorial das políticas públicas na reestruturação da matriz de transportes brasileira, até então bastante deficiente e geradora, como consequência de seus gargalos, de elevados custos externos para as indústrias e empresas demandantes dos serviços de logística, sendo este um dos fatores responsáveis pela baixa competitividade das empresas inseridas no comércio internacional.

Barboza (2014, p. 1) ressaltou que:

Não há crescimento econômico sustentável sem a existência de infraestrutura eficiente e eficaz, que atenda aos objetivos diversos de uma nação: viabilizando o produto potencial, integrando a população à economia nacional, por meio de modais de transportes e sistemas de comunicações eficientes que interliguem, de fato, as regiões do país e minimizem os desperdícios de recursos ao otimizar sua utilização.

Como confirmou Villa (2003), uma boa logística de transportes tem como características: menor custo, melhor qualidade ao transportar o produto em menor tempo, desde a origem até o destino de entrega.

O transporte ferroviário apresenta, em relação ao modal rodoviário, custos menores para transportes de longas distâncias e para grandes volumes de mercadorias. Já o modal rodoviário, além de ser mais rápido que o ferroviário, é de maior disponibilidade que este último. Se combinados os dois modais, o transporte teria um maior custo para o demandante e um menor tempo de viagem, representando um melhor efeito na relação preço/serviço, como observa Nazário (2000).

Para Garcia (2014, p. 10), apesar dos avanços recentes obtidos pelo Brasil nos investimentos em infraestrutura de transportes, o setor permanece como um dos mais relevantes entraves para o desenvolvimento e a competitividade do país, carecendo de mais investimento. O Brasil ainda investe pouco em infraestrutura de transporte se comparado a outros países em desenvolvimento: o investimento público em infraestrutura de transporte no Brasil em 2010 foi apenas 0,36% do PIB, muito abaixo das porcentagens verificadas em outros países emergentes, como China, Índia e Rússia.

Ainda, o referido autor reportou que é esperado que no quadriênio de 2013 a 2016, os investimentos em transportes cheguem a R\$ 179 bilhões, um crescimento de 123% em relação aos R\$ 80 bilhões do período 2008 a 2011. Entre os investimentos em infraestrutura de transportes, o modal ferroviário deverá ser a principal razão desse incremento, pois está previsto que os recursos aplicados neste segmento tripliquem de valor, de R\$ 27 bilhões, entre 2008 e 2011, para R\$ 77 bilhões, de 2013 a 2016. Com relação ao modal rodoviário, está previsto investimento de R\$ 69 bilhões entre os anos de 2013 a 2016, em detrimento a R\$ 40 bilhões aplicados entre os anos de 2008 e 2011. Para os portos, aplicou-se R\$ 10 bilhões entre 2008 e 2011 e há a previsão de investimentos de R\$ 24 bilhões entre 2013 e 2016. Por fim, estima-se um investimento de R\$ 9 bilhões entre 2013 e 2016, o triplo do que foi investido entre os anos de 2008 e 2011 em aeroportos.

3 O MODAL RODOVIÁRIO BRASILEIRO

3.1 RELAÇÃO PÚBLICO-PRIVADA: ESTRATÉGIA DE GESTÃO

A relação da administração pública brasileira com a iniciativa privada teve seu início há mais de um século. Estas relações surgiram na época do império, como alternativa à crônica falta de capitais para obras de grande porte no Brasil e se estenderam durante a Velha República (GAULD, 2006).

A história das concessões de rodovias brasileiras não começa com o Programa Nacional de Concessões de Rodovias instituído na década de 1990. A primeira rodovia do país foi construída por um particular, ainda no período do Brasil imperial, por meio de delegação. A autorização foi dada através da Lei Provincial nº 51, de 25 de setembro de 1854 e a obra foi integralmente viabilizada pelo mineiro Mariano Procópio Ferreira Laje (BITTENCOURT, 1958).

O referido autor indicou tratar-se da centenária Rodovia União da Indústria, iniciada em 1856 e concluída em 1861, com 144 km de extensão. A estrada, que atendia ao ciclo do café em meados do século XIX, era de interesse nacional; por cruzar o Vale do Paraíba, atendia a uma necessidade imediata dos municípios do interior.

Naquela época, o império anunciou o esgotamento dos cofres provinciais, cujo tesouro se mostrava débil desde o desaparecimento da exploração do ouro. Na República, uma conjuntura econômica com semelhantes características desembocou nos anos 1990, com consequências desastrosas para a prestação de serviços públicos adequados e eficientes à população. Entre eles, destacava-se a extensa malha rodoviária federal de 55.000 km, que dependia de serviços urgentes de recuperação (DUARTE, 1997).

Ainda, destacou que após a primeira experiência, ainda nos anos 1920, o governo brasileiro deu início à tradição de promover a construção e manutenção de rodovias brasileiras, eminentemente por meio de recursos públicos obtidos de fundos especiais. A União assumiu o papel de desenvolver a infraestrutura básica de transportes e serviços em geral durante longo tempo, desde a criação do Estado Novo.

Nos anos 1930, sob a gestão de Getúlio Vargas, o Estado Brasileiro se apresentava como o grande fomentador da economia nacional, provendo, com recursos totalmente públicos, a infraestrutura de base necessária para o

desenvolvimento do país, pois o volume a ser aplicado era muito alto e o retorno, normalmente, muito lento (MORAES, 1994).

O esgotamento das fontes internacionais de recursos disponíveis nas décadas de 1950 e 1970 e a estagnação estrutural da administração pública federal mudaram isso. Segundo Gauld (2006), em pouco menos de uma década o processo de paralisia dos serviços públicos essenciais de infraestrutura, como transporte, energia, telecomunicação, petróleo, saneamento básico, dentre outros, chegou ao limite da responsabilidade da Administração Pública em sua obrigação de fornecer ao cidadão tais aparelhos públicos. Esses serviços estavam próximos de um colapso na sua disponibilização para a sociedade em geral.

Nos anos 1950, a construção de grande parte da malha rodoviária pavimentada foi financiada por meio da utilização dos recursos tributários direcionados, por força de lei, ao financiamento de rodovias, sendo que parcela significativa das rodovias brasileiras foi construída por meio dos recursos do Fundo Rodoviário Nacional (FRN), criado em 1945 (BITTENCOURT, 1958).

Logo após o segundo choque do petróleo, em 1979, o Brasil mergulhou numa crise sem precedentes na história do pós-guerra, apresentando inflação acelerada, desemprego elevado, enorme dívida pública, déficit no balanço de pagamentos, entre outras mazelas econômicas. A economia do país entrou em colapso na década dos anos 1980 (BAER, 2009).

Com o Governo Collor e, depois o Plano Real no Governo de Itamar Franco e, logo a seguir o de Fernando Henrique Cardoso, iniciou-se uma tentativa de transformar o Estado e racionalizar o setor público, implantando a privatização e concedendo os setores estratégicos de infraestrutura, mantendo na Administração Pública apenas os meios institucionais de controle e regulação. O equilíbrio fiscal e a reestruturação administrativa passaram a ser prioridade para o Governo Federal (BRESSER PEREIRA, 1997).

Nessa década, o governo lançou infrutíferos programas heterodoxos de estabilização econômica, de tal sorte que a inflação em 1990 era de 1.472% e a taxa de desemprego situava-se, ainda, em dois dígitos (BAER, 2009). Nesta mesma época, empresas estatais foram extintas e outras, rentáveis aos olhos da iniciativa privada, foram vendidas.

De acordo com o relato de Barella (2003), o interesse brasileiro pelas concessões de rodovias à iniciativa privada se intensificou na década de 90, por

diversos motivos, sumarizados pela relevância na sequência, considerando-se que as mudanças:

- a) decorrentes pela Constituição de 1988 desvincularam definitivamente recursos tributários de sua destinação, acabando com o FRN, fundo que fomentava o setor rodoviário brasileiro;
- b) nas características das funções do Estado, com a substituição de sua intervenção direta por uma posição mais normativa e fiscalizadora.

Concomitantemente, havia demanda premente de redução de acidentes com óbitos, incremento em qualidade (conforto e fluidez), sinalização, inovação tecnológica e serviços.

Um levantamento realizado por Branco (2002), estimou de forma qualitativa, todos os ganhos que as concessões do estado de São Paulo trouxeram à sociedade. Divulgou uma pesquisa realizada pela empresa TCL no ano de 2001, que comparou benefícios quantificáveis com a receita bruta das concessionárias paulistas e, concluiu que, somando-se valor de mercado do socorro e atendimento ao usuário, economia no custo dos transportes, redução de acidentes, economia no balanço de carbono, geração de empregos pelas concessionária, pagamentos ao poder concedente (ônus) e tributos gerados pelas concessões, chega-se a um benefício líquido de R\$ 2.658 bilhões, enquanto a receita total das concessões do estado de São Paulo soma R\$ 1.437 bilhões. Deste modo, mesmo com os valores “atuais” dos pedágios paulistas, o programa ainda gera 1 bilhão de reais.

O referido autor, registrou ainda que, nas concessões paulistas, no período de 1998 a 2001, o número de vítimas fatais caiu cerca de 20% e o índice de mortes caiu 35%.

De acordo com Barella (2003), num período de dez anos se pagará mais pedágio, entretanto, isto não quer dizer que o custo do transporte rodoviário necessariamente seja maior.

Essa conclusão vai contra um paradigma da sociedade para a qual os pedágios representam um aumento substancial do custo do transporte rodoviário. Este estudo ainda vai além, pois após uma análise do impacto do custo do transporte para alguns setores econômicos, foi concluído que o custo dos produtos transportados fica praticamente inalterado com a cobrança dos pedágios, o que quebra, portanto, um segundo preconceito (BARELLA, 2003).

Para Duarte (2002), muitos são os interesses a serem administrados pelo contrato. Para o usuário, em condição de hipossuficiência, o preço do pedágio comparado ao benefício proporcionado pela qualidade das rodovias é o fator mais importante. Ao concessionário, por sua vez, a atividade há que ser, antes de tudo, economicamente vantajosa. É legítima e devida a garantia de lucro pela exploração da infraestrutura concedida. Ao poder público, importa desonerar-se da execução direta do serviço, sendo imprescindível que o empreendimento se mantenha autossustentado até o término contratual, sem a necessidade de intervenções e tampouco provimento de subsídios.

Um dos principais desafios brasileiros para os próximos anos é eliminar os gargalos no setor de infraestrutura que limitam a competitividade. Após um período prolongado de baixos investimentos, há demanda de urgência em recuperar, modernizar e aumentar a capacidade neste quesito, potencializando o crescimento econômico sustentado.

A infraestrutura é um conjunto de atividades que contemplam a implantação, ampliação, manutenção, recuperação, melhoramento e conservação das rodovias, também conhecida como malha viária (PER, 2009).

O Brasil possui uma das maiores malhas rodoviárias do mundo. Segundo a Revista Exame (2013), ocupa a quarta posição referente à extensão, com 1,7 milhões de km de estradas, distribuídas entre pavimentadas e não pavimentadas. Destacam-se os Estados Unidos com 6,5 milhões de km de rodovias, China com 3,8 milhões de km e Índia com 3,3 milhões de km, onde aproximadamente 75% são estradas rurais não pavimentadas.

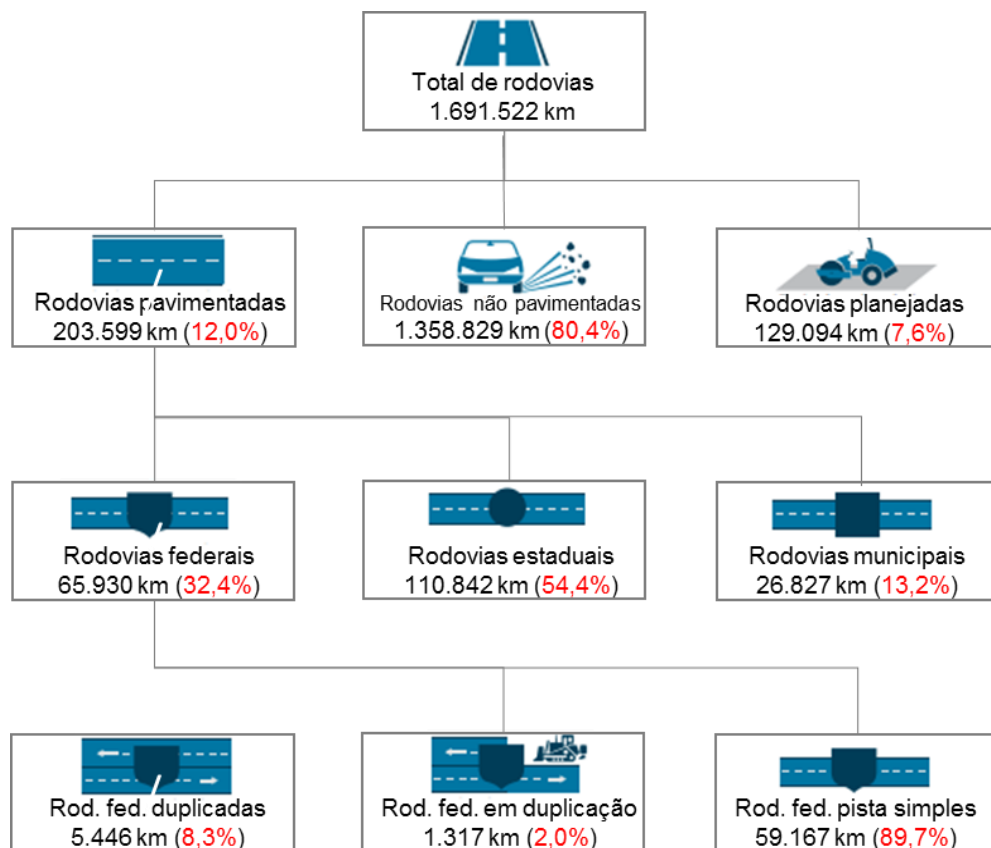
Conforme apresentado na Tabela 1 e Figura 2, o Brasil possui 1.691.522 km de rodovias, sendo, 54,4% em rodovias estaduais, 13,2% municipais e 32,4% de malhas rodoviárias federais.

Tabela 1 - Caracterização da malha rodoviária brasileira

TIPO DA MALHA	KM	%
Estradas pavimentadas	203.599	12,0
Estradas não pavimentadas	1.358.829	80,4
Estradas planejadas	129.094	7,6
Rodovias estaduais	110.842	54,4
Rodovias municipais	26.827	13,2
Rodovias federais	65.930	32,4
Rodovias federais em obras	1.317	8,3
Rodovias federais duplicadas	5.446	2,0
Rodovias federais simples	59.167	89,7
TOTAL	1.691.522	

Fonte: Adaptado de CNT (2014).

Figura 2 - Descrição da malha viária brasileira



Fonte: Adaptado de CNT (2014).

Observa-se que, apesar de uma extensa malha rodoviária, o Brasil revela uma deficiência no que diz respeito à qualidade das rodovias, uma vez que, a relação entre as rodovias pavimentadas (12%) e não pavimentadas (80%) é muito grande.

As rodovias federais assumem importante função no sistema nacional de transportes, pois são elas que asseguram a interligação entre as diversas partes do país e permitem que a movimentação de cargas

entre os principais polos produtores e os grandes mercados consumidores da economia brasileira seja feita de maneira contínua e segura. (AZEREDO, 2004, p. 9).

Em relatório da CNT (2014) foi reportado que o estado geral das rodovias do país é deficiente. Quase 62% do trecho avaliado¹ foi considerado em mau estado, com problemas principalmente na geometria da via e na sinalização, além da má conservação da pavimentação.

Asfalto de má qualidade, falhas de construção, falta de conservação e o excesso de peso dos caminhões são alguns dos fatores que afetam as condições das rodovias nacionais. Estudos apontaram que 1% de carga acima do limite em um eixo isolado aumenta em 4,32% o desgaste do pavimento. Ou seja, se a sobrecarga for de 5% no caminhão, uma rodovia projetada para durar dez anos tem sua vida útil reduzida para 8,1 anos. Se o peso exceder 20%, a durabilidade do pavimento reduz para apenas 4,5 anos (REIS, 2015).

Ainda, ressaltou que, o reflexo do mau estado de conservação das rodovias é o aumento no custo operacional dos caminhões. O excesso de buracos leva os veículos a reduzirem a velocidade, diminuindo o número de viagens possíveis por dia e, conseqüentemente, aumentando o custo por viagem. Além disso, quanto pior o estado de conservação da rodovia, maior o desgaste do veículo e maiores os custos variáveis, como combustível, peças, pneus, lubrificação e lavagem.

Segundo a CNT (2014), o custo operacional da frota brasileira poderia ser reduzido em cerca de 25% caso todas as rodovias pavimentadas estivessem em ótimo estado de conservação.

3.2 MODELOS DE ADMINISTRAÇÃO DAS RODOVIAS BRASILEIRAS

O déficit de infraestrutura é visível no mundo todo, visto que os recursos governamentais disponíveis para aplicação em obras e serviços públicos não conseguem acompanhar o aumento das demandas.

Ante as limitações de orçamento e/ou da constatação de que certas atividades são desempenhadas com mais eficiência pelo setor privado, as PPPs e as

¹ A avaliação da CNT levou em consideração quase 98 mil quilômetros de estradas, que correspondem à extensão de toda a rede federal pavimentada e às principais rodovias estaduais.

Concessões, abrem para o setor público a possibilidade de concretizar projetos de grande impacto social com menor comprometimento de seu orçamento.

A seguir, serão discutidas as duas modalidades de administração de rodovias, PPP e Concessão de Serviço, que constituem uma importante alternativa para viabilizar projetos de infraestrutura e são utilizadas no mundo todo para construir, atualizar e ampliar instalações e/ou serviços públicos.

3.2.1 Parceria Público-Privada (PPP)

Apresentada como a nova estratégia de recuperação de capacidade de investimento público, numa retórica que destaca a sua bem-sucedida adoção na arena internacional. Entre os países mais referenciados dessa retórica, destaca-se o Reino Unido, país responsável pela concepção e pela adoção original dessa estratégia.

Peci e Sobral (2007) relataram que a PPP entra na cena das reformas adotadas pelo governo brasileiro na busca por maior atratividade para o setor privado em setores carentes de investimentos públicos.

O quadro legal foi consolidado por meio da Lei nº 11.079 (BRASIL, 2004a), que especifica normas gerais para essa nova forma de contrato administrativo, a ser celebrado entre o poder público e a iniciativa privada. Trata-se de contrato administrativo na modalidade patrocinada ou administrativa.

Na modalidade patrocinada, o parceiro privado receberá como parte de sua remuneração uma taxa paga pelo usuário no ato de sua utilização, da obra ou serviço, e parte pela Administração Pública a qual utilizará o fundo garantidor que será instituído antes da celebração de qualquer contrato de parceria (BRASIL, 2004a).

Di Pietro (2009) definiu concessão patrocinada como o contrato administrativo pelo qual a Administração Pública (ou o parceiro público) delega a outrem (o concessionário ou parceiro privado) a execução de um serviço público, precedida ou não de obra pública, mediante tarifa paga pelo usuário, acrescida de contraprestação pecuniária pelo parceiro público.

Na modalidade administrativa, o parceiro privado presta tão somente serviços voltados para a administração direta ou indiretamente (BRASIL, 2004a).

Segundo Di Pietro (2009), a concessão administrativa nada mais é que um misto de empreitada (porque o serviço, mesmo que prestado a terceiros, é remunerado pela própria administração) e de concessão de serviço público (porque o

serviço prestado ou não a terceiros — os usuários, estão sujeitos a algumas normas da Lei 8.987 (BRASIL, 1995a), sejam as relativas aos encargos e prerrogativas do poder concedente, sejam as relativas aos encargos do concessionário), e, claro, ao prazo estendido no caso da PPP.

Consta ainda registrado que, em licitações comuns, todos os riscos são conhecidos pela parte privada no processo licitatório por meio de um contrato que lhe é apresentado previamente à assinatura, sendo que todas as ocorrências não previstas e não causadas por falha do licitante serão assumidas pela parte pública. Os riscos são assumidos pela parte pública, portanto. Na privatização, uma vez que a parte privada assume o bem/serviço público de forma definitiva, quem assume todos os riscos do negócio é a parte privada. Em concessão há um compartilhamento de riscos entre a esfera pública e privada.

Conforme descrito no art. 6º da Lei 11.079 (BRASIL, 2004a), a eficiência também é aspecto que mereceu destaque na PPP, já que o desempenho do parceiro público na prestação do serviço pode ser condição para os pagamentos da contraprestação pecuniária do Poder Público ao parceiro privado.

3.2.2 O sistema de concessão rodoviária

Os serviços de infraestrutura rodoviária federal de transportes podem ser prestados diretamente pelo Estado ou serem concedidos para a prestação indireta por meio de particulares.

O Ministério dos Transportes possui vinculado a ele, duas autarquias: o DNIT e a ANTT, sendo o primeiro responsável pela administração das rodovias da União e o segundo pelas rodovias concedidas.

No Brasil, é serviço público passível de delegação toda prestação ou atividade em relação a qual exista uma lei específica que a estabeleça como serviço público. Assim dispõe o art. 2º da Lei nº 9.074 (BRASIL, 1995b, p. 2):

Art. 2º É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios executarem obras e serviços públicos por meio de concessão e permissão de serviço público, sem lei que lhes autorize e fixe os termos, dispensada a lei autorizativa nos casos de saneamento básico e limpeza urbana e nos já referidos na Constituição Federal, nas Constituições Estaduais, nas Leis Orgânicas do Distrito Federal e Municípios, observado, em qualquer caso, os termos da Lei no 8.987, de 1995.

Para assegurar garantias quando da efetiva implementação dessa orientação constitucional, a própria Constituição se encarregou de especializar os contratos de concessão e permissão, exigindo da legislação infraconstitucional que dispusesse sobre o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, bem como quanto à possibilidade de prorrogação dos respectivos contratos, as condições de caducidade, rescisão e fiscalização, direitos dos usuários, política tarifária e a obrigação de manter o serviço adequado (DUARTE, 2009).

Reportou ainda que a partir de 1988, inaugurou-se uma nova etapa no Brasil, inspirada em experiências bem-sucedidas no exterior, de transferir para a iniciativa privada a prestação de serviços públicos passíveis de serem executados de forma mais ágil e eficiente. Ressaltando que, a concessão da execução do serviço público tornou-se mais adequada para viabilizar a retomada da eficácia na administração das rodovias federais foi a adoção de modelos político-econômicos que tendem a privilegiar soluções administrativas apoiadas nas descentralizações de atribuições do Governo Federal, transferindo-as para outras esferas de Poder ou mesmo para o setor privado.

Assim, a autorização para conceder serviços públicos surgiu na Constituição de 1988, art. 175º (BRASIL, 1988, p.77):

Art. 175º. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos. Parágrafo único. A lei disporá sobre: I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão; II - os direitos dos usuários; III - política tarifária; IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Conforme Duarte (2012), a concessão corresponde à execução indireta do serviço público por meio de particular devidamente habilitado, após o procedimento licitatório.

O modelo de concessão adotado para as rodovias federais brasileiras é o Reabilitação - Operação - Transferência (*Rehabilitate Operate Transfer* (ROT), por meio do qual são delegadas rodovias construídas. No Brasil, em todos os casos de concessões de rodovias federais, estas já tinham sido construídas pelo poder concedente, sendo o objeto de todos os contratos o de garantir a manutenção e melhorias da malha rodoviária (BARBO, 2010).

A busca da eficiência na prestação do serviço público é pressuposto de toda e qualquer concessão (FRANÇA, 2011).

De acordo com o Ministério dos Transportes (2015), as concessionárias e parceiras são selecionadas por intermédio de licitações públicas e são responsáveis pela construção e expansão dos trechos, por sua manutenção e pelo atendimento aos usuários. Em troca, possuem os direitos de exploração por intermédio da cobrança de tarifas.

O artigo 2º da Lei Geral de Concessões (LGC) (BRASIL, 1995a, p.1) prevê dois tipos de concessão de serviços públicos:

Art. 2º, II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo Poder Concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado; III - concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo Poder Concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado.

Ainda, de acordo com o Ministério dos Transportes (2015), o objetivo de conceder a administração de rodovias está relacionado à:

- a) Elevar a escala dos investimentos em infraestrutura de transporte, dotando o país de uma rede ampla, moderna e com tarifas módicas;
- b) Reforçar a capacidade de planejamento do Estado e promover a integração entre rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos em articulação com as cadeias produtivas;
- c) Criar as bases para o crescimento sustentável do Brasil nos próximos 50 anos, dando início a um processo contínuo de planejamento e desenvolvimento de sua infraestrutura logística;
- d) Reduzir custos e ampliar a capacidade de transporte do País, resultando na promoção da eficiência e elevação da competitividade.

De acordo com o Ministério dos Transportes (2015), cabe ao governo federal realizar: a) estudos e planejamento, a cargo da Empresa de Planejamento em

Logística² (EPL). Para rodovias, a EPL fará estudos e planejamentos relativos a futuras etapas do programa de concessões; b) regulação e supervisão dos serviços, a cargo da ANTT; c) apoio financeiro na forma de financiamentos de longo prazo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

De acordo com a ANTT (2015), o Programa de Concessões de Rodovias Federais começou a ser implantado com a licitação dos cinco trechos que haviam sido pedagiados diretamente pelo Ministério dos Transportes, numa extensão total de 858,6 km, enquanto estudos eram realizados para identificar outros segmentos considerados técnica e economicamente viáveis para inclusão no Programa. Inicialmente, foram analisados 18.059,1 km de rodovias, dos quais 11.191,1 km foram considerados viáveis para concessão e 6.868 km viáveis somente para a concessão dos serviços de manutenção.

Ainda, de acordo com informações disponibilizadas no site ANTT (2016), em 1997/1998 esse estudo foi revisto, mediante empréstimos externos ou dotações orçamentárias do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem³ (DNER), incluindo-se no Programa trechos que estavam em obras de duplicação (BR-381/MG/SP entre Belo Horizonte e São Paulo, bem como, todo o Corredor da BR-116/SP/PR, BR-376/PR e BR-101/SC, entre São Paulo, Curitiba e Florianópolis), e excluindo outros trechos, que eram objeto de programas de restauração e ampliação de capacidade.

A concessão de rodovias com pagamento de pedágio garante o investimento e a manutenção constante necessária em trechos rodoviários estratégicos para o desenvolvimento da infraestrutura do país. São rodovias com fluxo intenso de veículos e, conseqüentemente, com desgaste rápido do pavimento que nem sempre consegue ser recuperado com recursos públicos. Além da manutenção, as concessionárias também prestam serviços de atendimento aos usuários, em especial, o atendimento médico de emergência em acidentes e o serviço de guincho para veículos avariados na rodovia (ANTT, 2015).

Na ABCR (2015) foi reportada uma equação econômica da concessão, onde, as formas de receitas da concessionária são unicamente provenientes da cobrança

² A EPL é uma empresa estatal que tem por finalidade estruturar e qualificar, por meio de estudos e pesquisas, o processo de planejamento integrado de logística no país, interligando rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias.

³ O DNER era um órgão federal vinculado ao Ministério dos Transportes que em 2001 foi substituído pelo DNIT.

da tarifa de pedágio e cobrança de receitas acessórias (por exemplo, colocação de outdoor na faixa de domínio⁴ ou uso da faixa de domínio por terceiros). As saídas da equação dizem respeito à remuneração do poder concedente, os investimentos de obras e os custos operacionais financeiros, juntamente ao lucro do empreendedor.

A ANTT administra atualmente 21 concessões de rodovias, totalizando 9.969,60 km, sendo cinco concessões contratadas pelo Ministério dos Transportes, entre 1994 e 1997, uma pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul, em 1998, com posterior Convênio de Delegação das Rodovias denunciado e o contrato sub-rogado à União em 2000. Estes seis trechos são conhecidos como primeira etapa de lotes de concessão. Conforme apresentado nos Quadro 1 e 2, oito concessões referentes à segunda etapa - fases I (2008) e II (2009) e uma concessão referente à terceira etapa – fase II (2013) e, por fim, seis concessões que são partes integrantes do Programa de Investimentos em Logística⁵ (PIL), pertencente à terceira etapa – fase III (2013 e 2014) (ANTT, 2015).

O PIL inclui um conjunto de projetos que contribuirão para o desenvolvimento de um sistema de transportes moderno e eficiente e serão conduzidos por meio de parcerias estratégicas com o setor privado, promovendo-se sinergias entre os modais rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário e aeroportuário. O programa rodoviário tem como diretrizes principais: a provisão de uma malha rodoviária ampla, moderna e integrada; cadeias de suprimentos eficientes e competitivas; e modicidade tarifária (ANTT, 2015).

⁴ A faixa de domínio é uma área de utilidade pública, de largura variável em relação ao seu comprimento, delimitada pelo órgão responsável pela rodovia, incluindo áreas adjacentes adquiridas pela administração rodoviária para fins de ampliação da rodovia, e constituída por pistas de rolamento, obras de arte especiais, acostamentos, dispositivos de segurança, sinalização, faixa lateral de segurança, vias e ruas laterais, vias arteriais locais e coletoras, demais equipamentos necessários à manutenção, fiscalização, monitoramento, vigilância e controle, praças e demais estruturas de atendimento aos usuários (PER, 2009).

⁵ Lançado em 15 de agosto de 2012, o PIL Rodovias e Ferrovias têm como objetivo dotar o país de um sistema de transporte adequado às dimensões do Brasil. Tendo como base um modelo de investimentos que privilegia a parceria entre o setor público e o privado, a iniciativa prevê a adoção de contratos de concessão no caso das rodovias e das ferrovias.

Quadro 1 - Relação das concessionárias de rodovias brasileiras (fase I e II)

GESTÃO	TRECHO CONCEDIDO	EXTENSÃO DO TRECHO CONCEDIDO	INÍCIO DA CONCESSÃO
Concessionária da Rodovia Presidente Dutra S/A	BR-116/RJ/SP, trecho Rio de Janeiro - São Paulo	402 km	01/03/1996
Concessionária PONTE Rio - Niterói S/A	BR 101/RJ – Trecho Rio – Niterói	13,2 km	01/06/1995
Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora - Rio	BR 040/MG/RJ - trecho Juiz de Fora/MG - Rio de Janeiro/RJ	180 km	01/03/1996
Concessionária Rio - Teresópolis S/A	BR-116/RJ, trecho Além Paraíba - Teresópolis – Entroncamento c/ a BR 040/RJ	142,5 km	22/03/1996
Concessionária da Rodovia Osório-Porto Alegre S/A	BR 290/RS - Trecho Osório – Porto Alegre/ Entroncamento BR 116/RS (Guaíba)	121 km	04/07/1997
Empresa Concessionária de Rodovias do Sul S/A	BR 116/RS, 392/RS	457,3 km	30/11/1998
Autopista Planalto Sul S/A	BR-116/PR/SC – Curitiba – Divisa SC/RS	413 km	18/02/2008
Concessionária Autopista Litoral Sul S/A	BR-116/376/PR e BR-101/SC – Trecho Curitiba – Palhoça	405,94 km	18/02/2008
Autopista Régis Bittencourt S/A.	BR-116/SP/PR – São Paulo – Curitiba	402 km	18/02/2008
Autopista Fernão dias S/A	BR-381/MG/SP - Belo Horizonte - São Paulo	562 km	18/02/2008
Concessionária Autopista Fluminense S/A	BR-101/RJ – Divisa RJ/ES – Ponte Presidente Costa e Silva	320 km	18/02/2008
Transbrasiliana Concessionária de Rodovia S/A	BR-153/SP – Divisa MG/SP – Divisa SP/PR	321 km	18/02/2008
Rodovia do Aço S/A	BR-393/RJ – Divisa MG/RJ – Entroncamento BR-116 (DUTRA)	200 km	28/03/2008
Viabahia Concessionária de Rodovias S/A	BR 116/324/BA e BA 526/528	680 km	20/10/2009
ECO101 Concessionária de Rodovias S/A	BR 101/ES/BA - Entroncamento BA-698 (acesso a Mucuri) - Divisa ES/RJ	475,9 Km	10/05/2013

Fonte: Adaptado da ANTT (2014).

Quadro 2 - Relação das concessionárias de rodovias brasileiras (fase III, vinculadas ao PIL)

GESTÃO	TRECHO CONCEDIDO	EXTENSÃO DO TRECHO CONCEDIDO	INÍCIO DA CONCESSÃO
Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S/A (MGO Rodovias)	BR-050/GO/MG - Entroncamento com a BR-040 (Cristalina/GO) - Divisa MG/SP	436,6 km	08/01/2014
Concessionária Rota do Oeste S/A (CRO)	BR-163/MT - BR-163 e MT-407 do MS até o entroncamento com a MT-220	850,9 km	20/03/2014
Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S/A (CONCEBRA)	BR-060/153/262/DF/GO/MG	1.176,5 km	05/03/2014
Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S/A (MS Via)	BR-163/MS - Início na divisa com o estado do MT e término na divisa com o PR	847,2 km	11/04/2014
Concessionária BR 040 S/A (Via 40)	BR-040/DF/GO/MG - Trecho Brasília-DF - Juiz de Fora-MG	936,8 km	22/04/2014
Concessionária de Rodovias Galvão BR 153 SPE S.A.	Trecho Anápolis/GO (BR-060) até Aliança do Tocantins/TO (TO-070)	624,8 km	31/10/2014

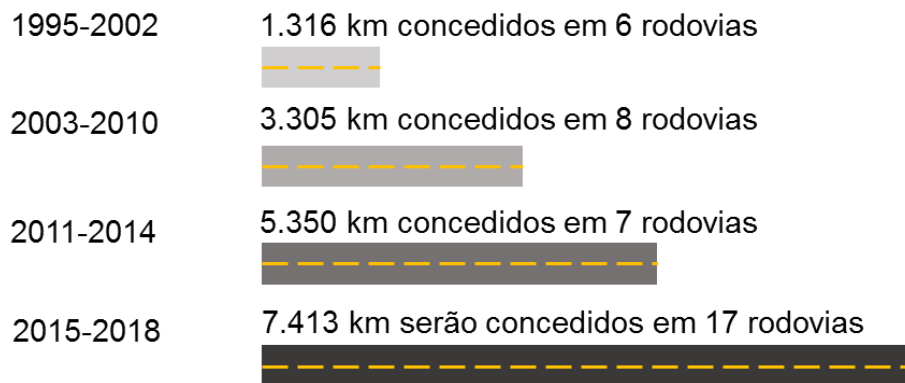
Fonte: Adaptado da ANTT (2014).

De acordo com a ANTT (2015), os principais objetivos do PIL são:

- a) Elevar a escala dos investimentos em infraestrutura de transporte, dotando o país de uma rede ampla, moderna e com tarifas módicas.
- b) Reforçar a capacidade de planejamento do Estado e promover a integração entre rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos em articulação com as cadeias produtivas.
- c) Criar as bases para o crescimento sustentável do Brasil nos próximos 50 anos, dando início a um processo contínuo de planejamento e desenvolvimento de sua infraestrutura logística.
- d) Reduzir custos e ampliar a capacidade de transporte do País, resultando na promoção da eficiência e elevação da competitividade.

Na Figura 3 consta resumidamente as concessões entre os anos de 1995 e 2014 e, a projeção até o ano de 2018.

Figura 3 - Concessões de rodovias entre 1995 e 2014



Fonte: Adaptado do Ministério dos Transportes (2015).

Em junho de 2015 o Governo Federal lançou um novo pacote de investimentos vinculados ao PIL, onde foi proposto o leilão de quatro trechos rodoviários para concessão dos serviços neste mesmo ano e onze trechos no ano seguinte (Quadro 3). Atualmente todos estes trechos vinculados ao PIL, que tiveram suas Propostas de Manifestação de Interesse (PMI) entregues ao Governo e estão em fase de revisão de parâmetros contratuais e/ou audiências públicas.

Quadro 3 - Pacote de investimentos do PIL previstos (2015/ 2016) não finalizados

LEILÕES PROPOSTOS PARA 2015		LEILÕES PROPOSTOS PARA 2016	
BR-476/153/282/480/PR/SC	460 km	BR-101/232/PE	564 km
BR-364/GO/MG	439 km	BR-101/BA	199 km
BR-364/060/MT/GO	704 km	BR-262/381/MG	305 km
BR-163/MT/PA	976 km	BR-101/493/465/RJ/SP	357 km
-	-	BR-470/282/SC	455 km
-	-	BR-280/SC	307 km
-	-	BR-101/SC	220 km
-	-	BR-101/116/290/386/RS	581 km
-	-	BR-267/MS	249 km
-	-	BR-262/MS	327 km
-	-	BR-364/RO/MT	806 km

Fonte: Adaptado da ANTT (2015).

Apesar de nenhuma das propostas terem sido concluídas até o momento, o objetivo do governo era combater a crise econômica enfrentada pelo Governo Brasileiro e caminhar na contramão da decrescente fase vivenciada pelo segmento da construção pesada, ocorrida devido a investigações de corrupção e lavagem de dinheiro envolvendo grandes empreiteiras.

A Agência prevê a aplicação de R\$ 144 bilhões em até 30 anos. A maior parte dos investimentos, para as 25 concessões previstas, será feita nos primeiros quatro anos após o licenciamento ambiental, da seguinte forma:

a) R\$ 91 bilhões: construção de 16 trechos, num total de 11,5 mil km de linhas férreas. R\$ 56 bilhões deverão ser investidos nos primeiros quatro anos após o licenciamento ambiental e R\$ 35 bilhões em 30 anos de operação.

b) R\$ 51,6 bilhões: recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação da capacidade e manutenção do nível de serviço de 9 trechos de rodovias, num total de 7 mil km de estradas. Nas rodovias, R\$ 26,3 bilhões serão investidos nos primeiros cinco anos e R\$ 25,3 bilhões em 25 anos.

Para Sousa (2012, p. 261):

A melhoria da qualidade das rodovias concedidas representa importante benefício econômico por serem as rodovias de maior fluxo de tráfego, as que escoam importante parcela da produção agroindustrial e as que dão acesso a alguns dos principais portos do país.

Conforme descrito por Gomes (2006, p. 44):

A concentração de trechos rodoviários considerados bons ou ótimos pela pesquisa da CNT, encontra-se nas regiões Sul e Sudeste. É justamente nessas regiões que se encontram as rodovias sob concessão e, como de se esperar, apresentam as classificações satisfatórias.

Ainda, o referido autor comentou que, nestas regiões também estão concentradas as maiores movimentações de cargas pelas rodovias, o que requer uma atenção maior pelo estado e pelas concessionárias. A região nordeste, contudo, mesmo tendo uma grande movimentação de cargas, principalmente de grãos agrícolas como feijão, soja, cana-de-açúcar, entre outros, não tem a mesma classificação de qualidade em suas rodovias, caracterizando a desatenção com a infraestrutura rodoviária desta região.

Recentemente a Revista Exame (2017) publicou uma matéria fazendo um comparativo entre as bem-sucedidas concessões paulistas e as concessões federais, que diante do atual cenário econômico brasileiro, tem obras paralisadas e concessionárias com dificuldades financeiras. A falta de um planejamento rigoroso é apontada como falha e comprometeu o futuro dos projetos. O governo de Dilma Rousseff com o objetivo de apressar o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) transferiu para a iniciativa privada à demanda por serviços públicos de qualidade, com o achatamento da taxa de retorno do empreendedor.

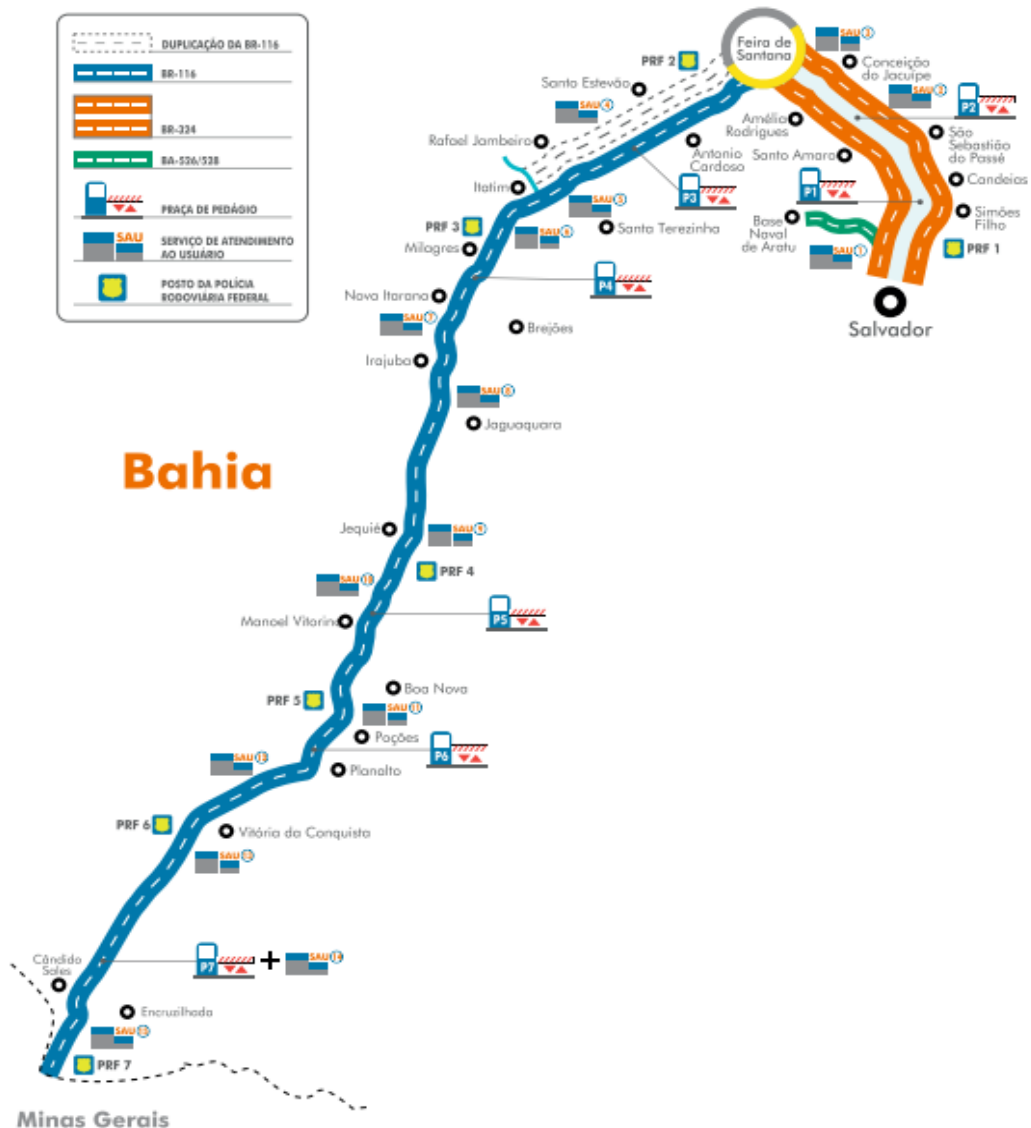
Ainda nesta reportagem constatou-se que, com a crise econômica o tráfego das rodovias federais concedidas reduziu em 5% e, para piorar a situação das concessionárias, com os escândalos de corrupção e com a operação Lava-Jato, o BNDES reduziu as linhas de crédito. A matéria ressaltou a falta de estrutura da ANTT para fiscalizar as rodovias concedidas, bem como solicitações descabidas por falta de experiência.

Todo este cenário tem contribuído para o atraso nas obras previstas em contrato e para questionamentos e solicitações de revisões contratuais, visando ajustar parâmetros desde que não gerem prejuízos aos principais interessados, os usuários.

3.3 VIABAHIA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS

Conforme Santos (2017) e Programa de Exploração Rodoviária (PER, 2009), a Viabahia Concessionária de Rodovias S/A é a empresa que administra desde outubro de 2009, após vencer leilão de licitação, o trecho da BR-324 entre os municípios de Salvador e Feira de Santana e o trecho da BR-116 entre Feira de Santana e a divisa com o estado de Minas Gerais, além da BA-526 e BA-528, totalizando 680,6 km de extensão (Figura 4).

Figura 4 - Esquema das rodovias concedidas à Concessionária Viabahia



Fonte: Viabahia (2015).

A Viabahia foi constituída em 11 de maio de 2009 e encontra-se atualmente em operação, realizando atividades de recuperação, manutenção, conservação, monitoração, melhorias e ampliação da capacidade do sistema rodoviário. Estas

atividades iniciaram-se após a conclusão dos trabalhos pré-operacionais constituídos por um Centro de Controle Operacional (CCO), 7 Praças de Pedágios (PP) (Figura 5), 15 bases de Serviço de Atendimento aos Usuários (SAU) (Figura 6), Sistemas de Controle de Tráfego e de Comunicação, a *posteriori* iniciando a cobrança das tarifas.

Figura 5 - PP 6



Fonte: Viabahia (2015).

Figura 6 - SAU 14



Fonte: Viabahia (2015).

Inicialmente o consórcio era formado pela Engevix Engenharia S.A, *Isolux Corsán Concesiones S.A.* e Encalso Construções Ltda.; posteriormente passando a ser Engevix e Isolux e atualmente o consórcio é composto pela Engevix e por uma empresa canadense de Administração Pública de Previdência, *PSP Investment*, administrada através da Roadis, que além do Brasil, detém negócios no México, Espanha, Portugal e Índia.

O CCO (Figura 7) é composto por um Sistema de Gerenciamento Operacional (SGO) capaz de receber dados operacionais e físicos relativos ao sistema rodoviário, a exemplo de fluxo de veículos (por classe e hora), estatística de acidentes, dados de pesagem de veículos, condições meteorológicas e condições físicas do sistema rodoviário. As instalações são abertas à Polícia Rodoviária Federal (PRF) no intuito de enfatizar a fiscalização, através de informações recebidas dos operadores, bem como, percebidas no *display* gráfico e diversos monitores instalados no centro de controle. É responsável também pela transmissão de mensagens, sobre ocorrências ou de interesse do usuário, em painéis fixos e móveis instalados ao longo da rodovia.

Cada uma das SAUs é equipada com um veículo do tipo guincho e uma ambulância em regime de plantão 24 horas (Figuras 8 e 9). As ocorrências e registros de chamadas e tempo de atendimento ao usuário são controladas diretamente pelo CCO.

Figura 7 - CCO



Fonte: Viabahia (2015).

Figura 8 - Caminhão Guincho



Fonte: Viabahia (2015).

Figura 9 - Ambulância



Fonte: Viabahia (2015).

Para cada uma das ambulâncias, permanecem à disposição, em regime de plantão 24 horas, dois técnicos em emergências médicas que são responsáveis pelo atendimento e encaminhamento adequado aos acidentados.

Para cada um dos guinchos, permanecem à disposição, em regime de plantão 24 horas, equipe especializada que se limita a realizar troca de pneus ou o reboque do veículo para um local seguro próximo que pode ser um posto ou uma oficina mecânica.

A Viabahia executa serviços constantes de conservação das rodovias que incluem poda, roçada, sinalização, manutenção asfáltica, apreensão de animais domésticos soltos na pista e, posteriormente, soltos em pátio seguro de responsabilidade da PRF. Além disto, consta em sua obrigação contratual obras de melhorias para o tráfego e duplicação da BR-116/BA.

Em seu contrato de concessão estão previstas obras de duplicação da rodovia BR-116/BA, obras de melhoria, considerando vias marginais, implantação de passarelas, retornos operacionais e acessos.

A concessionária é responsável também pela gestão ambiental das rodovias, gerenciando suas autorizações e licenças, bem como seus programas ambientais. Realiza cursos de educação ambiental, monitoramento da qualidade das águas e ar, monitoramento de atropelamento de fauna silvestre e consequente instalação de passagens seguras de fauna, recomposição e enriquecimento de mata ciliar, monitoramento dos riscos e situações de emergência em caso de acidentes com produtos perigosos, gerenciamento de resíduos, além da compensação de vegetação em decorrência da supressão vegetal. Todos estes itens citados são vinculados também aos programas ambientais vinculados à licença de operação das rodovias.

Atualmente a Viabahia emprega diretamente 93 funcionários em sua sede localizada na cidade de Salvador e 583 funcionários ao longo do trecho, incluindo inspetores de tráfego, operadores de controle e operadores de praça de pedágio. Além disto, a Viabahia gera indiretamente emprego à funcionários de empresas terceirizadas responsáveis por realizar os serviços de conservação, manutenção e execução das diversas obras de recuperação, melhorias e ampliação de capacidade.

A contratação ao longo do trecho, direta e indiretamente, é feita localmente em cada um dos municípios, movimentando a mão-de-obra e geração de emprego e renda.

4 CARACTERIZAÇÃO DA BR-116/BA

De acordo com o Ministério dos Transportes (2015), a BR-116 é a principal e mais longa rodovia brasileira que corta o país longitudinalmente (Figura 10), com início na cidade de Fortaleza (Ceará) e fim na cidade de Jaguarão (Rio Grande do Sul), na fronteira com o Uruguai, perfazendo um total de 4.385 km de extensão.

Assume diversas denominações regionais como Rodovia Regis Bitencourt, no trecho que fica entre Curitiba e São Paulo e Rodovia Presidente Dutra ou simplesmente Via Dutra, entre São Paulo e Rio de Janeiro (CNT, 2015).

Figura 10 - Esquema da BR-116



Fonte: Banco de Informações de Transportes (BIT, 2015).

Ainda de acordo com a CNT (2015), é considerada uma rodovia de fluxo pesado e intenso, sendo conhecida também como corredor de integração nacional, justamente por ser responsável pelo fluxo de transporte de diversos tipos de indústrias e mercadorias, entre portos e regiões metropolitanas.

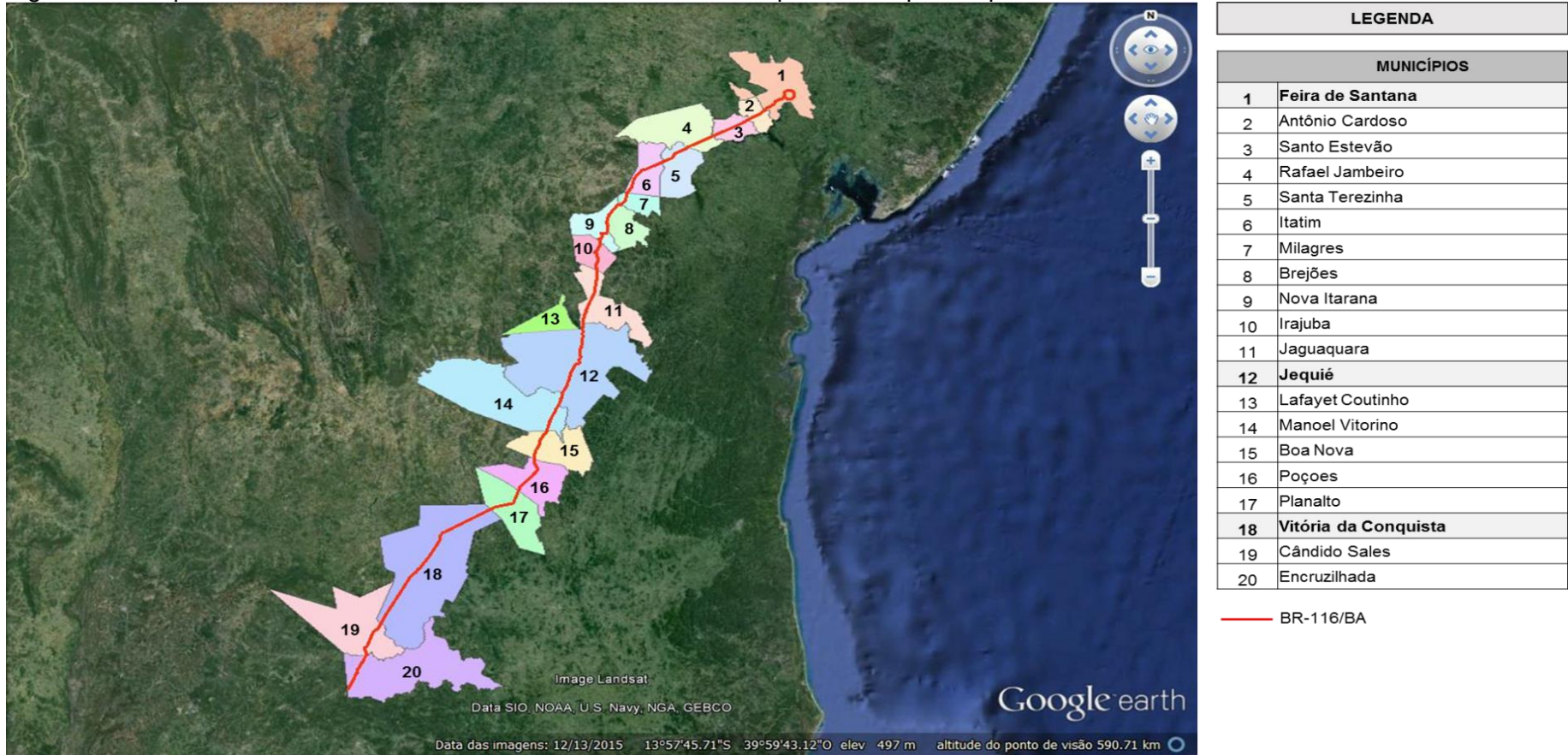
Foi reportado ainda que os primeiros trechos da BR-116 datam de 1948, sendo que a Via Dutra foi inaugurada em 1951. Em 1995, o trecho entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, o mais movimentado do país, foi concedido para a Companhia de Concessões Rodoviárias (CCR). Também em 1995, um trecho de 142,5 quilômetros, entre os municípios de Duque de Caxias e Sapucaia, no Rio de Janeiro, foi concedido a Concessionária Rio Teresópolis (CRT).

No ano de 2007 o Governo Federal abriu leilão de sete trechos para concessões com 25 anos de exploração, perfazendo um total de 2.600 km. O grupo espanhol *Obrascon Huarte Lain* (OHL) arrematou 5 dos 7 trechos leiloados, sendo a Autopista Planalto Sul que liga Curitiba aos estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul e a Autopista Regis Bittencourt, entre São Paulo e Curitiba (ANTT, 2015).

O trecho entre Feira de Santana e a divisa com Minas Gerais, conhecido como Rodovia Santos Dumont (Figura 11), foi concedido à Concessionária Viabahia que começou a operar em outubro de 2009, cobrindo 20 municípios baianos, perfazendo um total de 554,10 km de extensão, reconhecida como corredor de acesso aos portos de Aratu e Salvador, percorrendo três importantes municípios baianos, sendo eles: Feira de Santana, Jequié e Vitória da Conquista.

Atualmente a BR-116/BA encontra-se duplicada do Anel de Contorno de Feira de Santana até o município de Santo Estevão e deste município até Vitória da Conquista, a duplicação encontra-se em fase de estudos e obtenção de licenças e/ou autorizações (Figuras 12 a 15).

Figura 11 - Esquema do trecho concedido da BR-116/BA e os municípios interceptados por ela



Fonte: Adaptado do Google Earth (2015).

Figura 12 - Vista da BR-116/BA no município de Antônio Cardoso



Fonte: Viabahia (2015).

Figura 13 - Vista da BR-116/BA no município de Nova Itarana



Fonte: Viabahia (2015).

Figura 14 - Vista da BR-116/BA no município de Jequié



Fonte: Viabahia (2015).

Figura 15 - Vista da BR-116/BA no município de Vitória da Conquista



Fonte: Viabahia (2015).

4.1 CARACTERÍSTICAS SOCIAIS

A rodovia BR-116/BA atravessa três dos dez municípios baianos mais populosos e com maiores IDHM, sendo eles: Feira de Santana, Jequié e Vitória da Conquista, com população estimada para o ano de 2015 (Tabela 2) em 617.528; 161.528 e 343.230 habitantes, respectivamente (IBGE, 2010). Ainda, nota-se que a população estimada (2015) dos municípios atravessados pela BR-116/BA (excetuando-se os três municípios anteriores) varia entre 4.020 e 55.449 habitantes (Lafayette Coutinho e Jaguaquara, respectivamente). O gênero feminino também é superior ao masculino nos três municípios mais populosos (IBGE, 2010) (Tabela 3).

Tabela 2 - Dados sobre a população e IDHM dos municípios atravessados pela BR-116/BA no trecho concedido

Municípios	População estimada (2015)	População (2010)	IDHM
Feira de Santana	617.528	556.642	0,712
Antônio Cardoso	12.225	11.554	0,561
Santo Estevão	53.193	47.880	0,626
Rafael Jambeiro	24.349	22.874	0,564
Santa Terezinha	10.586	9.648	0,587
Itatim	14.763	14.522	0,582
Milagres	11.659	10.306	0,622
Brejões	15.214	7.435	0,597
Nova Itarana	8.312	7.435	0,524
Irajuba	7.472	7.002	0,576
Jaguaquara	55.449	51.011	0,580
Jequié	161.528	151.895	0,665
Lafayet Coutinho	4.020	3.901	0,599
Manoel Vitorino	14.488	14.387	0,566
Boa Nova	14.577	15.411	0,567
Poções	48.729	44.701	0,604
Planalto	26.632	24.481	0,560
Vitória da Conquista	343.230	306.866	0,678
Cândido Sales	26.855	27.918	0,601
Encruzilhada	20.331	23.766	0,544

Fonte: Adaptado do IBGE (2010).

Tabela 3 - Dados sobre gênero da população dos municípios atravessados pela BR-116/BA no trecho concedido

Municípios	Gênero (2010)			
	Masculino		Feminino	
Feira de Santana	263.999	47,43%	292.643	52,57%
Antônio Cardoso	5.734	49,63%	5.820	50,37%
Santo Estevão	22.906	47,84%	24.974	52,16%
Rafael Jambeiro	11.136	48,68%	11.738	51,32%
Santa Terezinha	4.822	49,98%	4.826	50,02%
Itatim	7.252	49,94%	7.270	50,06%
Milagres	5.003	48,54%	5.303	51,46%
Brejões	7.114	95,68%	7.168	96,41%
Nova Itarana	3.771	50,72%	3.664	49,28%
Irajuba	3.506	50,07%	3.496	49,93%
Jaguaquara	25.042	49,09%	25.969	50,91%
Jequié	73.612	48,46%	78.283	51,54%
Lafayet Coutinho	2.030	52,04%	1.871	47,96%
Manoel Vitorino	7.338	51,00%	7.049	49,00%
Boa Nova	7.824	50,77%	7.587	49,23%
Poções	21.762	48,68%	22.939	51,32%
Planalto	12.092	49,39%	12.389	50,61%
Vitória da Conquista	147.879	48,19%	158.987	51,81%
Cândido Sales	14.032	50,26%	13.886	49,74%
Encruzilhada	12.376	52,07%	11.390	47,93%

Fonte: Adaptado do IBGE (2010).

A critério de comparação, a capital soteropolitana possui IDHM de 0,759, enquanto Feira de Santana possui 0,712; Jequié 0,665 e Vitória da Conquista 0,678 (Tabela 2).

Segundo o PNUD (2016), o IDHM é uma medida composta de indicadores de três dimensões do desenvolvimento humano: longevidade, educação e renda, que varia entre 0 a 1 e indica que quanto mais próximo de 1, maior é o desenvolvimento humano. Enfoca popularizar o conceito de desenvolvimento centrado nas pessoas e não a visão de que desenvolvimento se limita a crescimento econômico.

Considerando ainda os três municípios mais populosos e de acordo com os dados do IBGE (2015), Feira de Santana possuía 22.034 alunos matriculados no ensino médio, 74.136 no ensino fundamental e 12.801 no pré-escolar; Jequié possuía 6.610 alunos matriculados no ensino médio, 22.058 no ensino fundamental e 3.817 no pré-escolar; e Vitória da Conquista possuía 12.679 alunos matriculados no ensino médio, 50.232 alunos no ensino fundamental e 8.129 no pré-escolar (Tabela 4).

Tabela 4 - Dados do número de alunos matriculados nos municípios atravessados pela BR-116/BA no trecho concedido

Municípios	Alunos por nível de ensino (2015)		
	Médio	Fundamental	Pré-escolar
Feira de Santana	22.034	74.136	12.801
Antônio Cardoso	214	1.939	327
Santo Estevão	2.041	8.288	1.560
Rafael Jambeiro	679	3.987	596,00
Santa Terezinha	468	1.483	260
Itatim	592	2.647	523
Milagres	287	1.831	363
Brejões	662	2.339	459
Nova Itarana	204	1.440	254
Irajuba	365	1.289	257
Jaguaquara	1.821	9.389	1.409
Jequié	6.610	22.058	3.817
Lafayet Coutinho	101	565	97
Manoel Vitorino	560	2.347	478,00
Boa Nova	491	2.502	369
Poções	1.683	8.425	1.547
Planalto	810	4.065	761
Vitória da Conquista	12.679	50.232	8.129
Cândido Sales	1.060	4.807	858
Encruzilhada	597	3.876	556

Fonte: Adaptado do IBGE (2010).

Discute-se sobre a relação das rodovias com a questão social, percebe-se que as rodovias funcionam como polos de atração e possibilidade de renda para os mais carentes, que acabam por se fixar às margens da mesma, com moradias ou pequenos comércios, como única alternativa de sobrevivência.

A reintegração de posse e a desapropriação da área talvez seja considerado o foco principal de problema referente às questões sociais decorrentes de rodovias existentes.

Zanetti e Waidergon (2014, p. 1) relataram que a propriedade é tema polêmico e de grande relevância, sempre tendo sido motivo de disputas e desencadeamento de diversos problemas sociais. Reportaram ainda essa prática nas áreas necessárias de interesse público, é considerada prática existente na antiguidade. Era efetivada de modo despótico, em que quase sempre as autoridades monopolizavam a propriedade, sem represália e não era pago ao particular as referidas indenizações.

Essa situação foi sendo modificada ao longo do tempo e dispositivos legais ampliaram e ordenaram os direitos de cada cidadão no que se refere à propriedade. De acordo com Di Pietro (2014), desapropriação é o procedimento pelo qual o Poder Público ou seus delegados, mediante prévia declaração de necessidade ou utilidade pública ou interesse social, impõe ao proprietário a perda de um bem, substituindo-o em seu patrimônio por uma justa e prévia indenização.

Para Zanetti e Waidergon (2014, p. 1), os procedimentos de desapropriação e indenização de imóveis afetados por obras de utilidade pública são regulamentados pela legislação brasileira, que estabelece direitos e procedimentos que permitem a justa indenização aos proprietários das áreas afetadas.

Como descrito no conceito, o papel das concessionárias no processo de desapropriação é delegado pelo Poder Público, visando viabilizar os investimentos do PER das rodovias sob regime de concessão, dentro das condições e prazos estabelecidos nos contratos (PER, 2009).

Ressaltaram ainda que, deve-se considerar que a desapropriação recai sobre a propriedade, independente do seu proprietário, que poderá sempre defender sua posição sobre o valor da indenização, mas nunca questionar a decretação de utilidade pública da área em questão.

Nas Figuras 16 e 17, são ilustradas situações de invasão de faixa de domínio da rodovia BR-116/BA, onde foram instalados pequenos comércios e residências às margens da rodovia.

É cabível a ação de reintegração de posse relativa à faixa de domínio de rodovia federal ocupada por terceiros, tendo em vista que, declarada de utilidade pública para fins de desapropriação e afetação rodoviária, passa a constituir-se bem

de uso comum do povo, cujo domínio foi transferido à autarquia federal então responsável pelas rodovias federais (ZANETTI ; WAIDERGON, 2014, p. 5).

Figura 16 - Vista de apropriação indevida da faixa de domínio



Fonte: Viabahia (2016).

Figura 17 - Vista de apropriação indevida da faixa de domínio



Fonte: Viabahia (2016).

4.2 CARACTERÍSTICAS AMBIENTAIS

De acordo com a Lei 12.651 (BRASIL, 2012), Área de Preservação Permanente (APP) é uma área protegida, coberta ou não por vegetação nativa, com a função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica e a biodiversidade, facilitar o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas.

A BR-116/BA possui 213 APPs cadastradas. Ressalta-se que devido à intermitência dos recursos hídricos ao longo da BR-116/BA, é de suma importância o cadastro e conhecimento destas áreas, visto que a seca pode falsear a existência de uma área protegida (GEOTEC, 2014d)

Importante frisar que, devido ao clima em que a região se encontra, muitos deles são conhecidos como recursos hídricos intermitentes, onde verifica-se que na maior parte do ano permanecem secos, em período curto apresentam a existência de água acumulada.

De acordo com a GEOTEC (2014d), a Bahia possui uma boa representatividade de quase todos os ecossistemas brasileiros em função da extensão e abrangência de seu território. O mesmo se aplica em relação aos remanescentes de vegetação nativa encontrados na região do entorno da rodovia, onde as fisionomias existentes são as mais diversas.

Na porção mais ao leste do estado, predominam as áreas florestadas, restingas, mangues, várzeas e matas mesófilas, principalmente do Bioma Mata Atlântica (GEOTEC, 2014b).

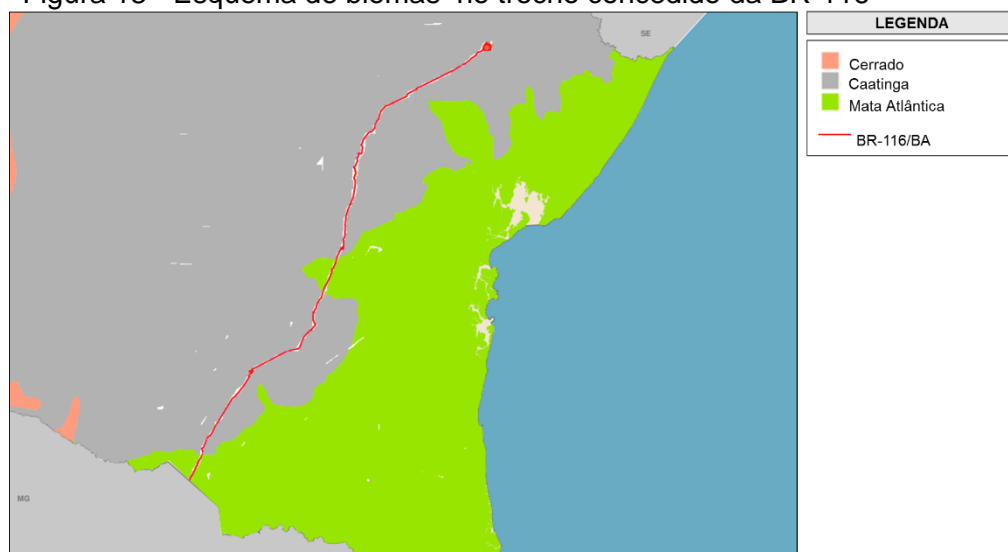
Ainda de acordo com a GEOTEC (2014d), do centro do estado para o Oeste, o semiárido ocupa mais de 50% do estado, ocorrendo áreas onde predominam os tipos fisionômicos do Bioma Caatinga (Florestada, Arbórea ou Parque), além das lagoas temporárias nas partes baixas.

As áreas recobertas pelas fisionomias do Cerrado e os campos rupestres também ocorrem com frequência. No extremo oeste, existe maior continuidade da cobertura de vegetação de cerrado que se liga com o Brasil central (GEOTEC, 2015c).

De acordo com os estudos realizados pela GEOTEC (2015), a BR-116/BA intercepta diferentes formações florestais (Figura 18):

- a) O bioma Caatinga ocorre na maior parte da BR-116/BA, sendo interceptada em 3 trechos, entre o km 426+000 e km 550+000, entre o km 675+000 e km 775+000 e entre o km 900+000 e km 934+000;
- b) A Mata Atlântica ocorre entre o km 550+000 e km 625+000, entre o km 775+000 e km 810+000 e entre o km 820+000 e km 900+000;
- c) Á área onde o predomínio do bioma é o Cerrado encontra-se entre o km 810+000 e km 820+000 (Anel Viário de Vitória da Conquista);
- d) As Áreas de transição ocorrem entre o km 475+000 e km 450+000 e entre o km 625+000 e km 675+000.

Figura 18 - Esquema de biomas no trecho concedido da BR-116



Fonte: Adaptado do INEMA (2015).

4.2.1 Bioma Caatinga

A caatinga, arbórea ou arbustiva, é bem representada por algumas famílias, tais como leguminosas de diversas espécies, inclusive muitos endemismos e também espécies que ocorrem em outros biomas (GEOTEC, 2014a, p. 31).

É elevado o número de espécies e gêneros da família *Cactaceae* que só ocorrem neste domínio (Figura 19 e 20). A associação de solos rasos e litólicos com afloramentos rochosos às diversas espécies de cactáceas e bromeliáceas que vivem neste ambiente caracterizam o domínio da caatinga (GEOTEC, 2014a, p.32).

Figura 19 - Área de Caatinga



Fonte: Viabahia (2015).

Figura 20 - Área de Caatinga



Fonte: Viabahia (2015).

As espécies mais frequentes encontradas são mandacaru (*Cereus jamacaru*), xiquexique (*Pilosocereus gounellei*), mandacaru-fazeiro (*Pilosocereus piauhiensis*), quipá (*Opuntia inamoena*), palmatória (*Opuntia palmadora*) e o cabeça-de-frade (*Melocactus bahiensis*), que se distribuem de forma mais homogênea por todo o domínio. Existem outras dezenas de espécies desta família que são de distribuição mais localizadas, com altíssimo grau de endemismo e adaptações a determinadas altitudes ou tipos de solos (GEOTEC, 2014a, p. 32).

Ainda de acordo com a GEOTEC (2014d), outra família botânica que se destaca na paisagem deste bioma são as bromélias, mais conhecidas como macambira, gravatá, caroá ou ainda croata, sendo de ampla distribuição e comuns, formando grandes adensamentos: macambira-de-flecha (*Encholirium spectabile*), macambira-amarela (*Hohenbergia catingae*), gravatá, croata ou gravatá-de-anzol (*Bromelia laciniosa*), gravatá-de-licuri (*Bilbergia porteanae*) e ainda espécies pequenas do gênero (*Tillandsia*).

4.2.2 Bioma Mata Atlântica

Devido à sua importância, o Bioma Mata Atlântica é protegido pela Lei 11.428 (BRASIL, 2006), que rege sobre a conservação, a proteção, a regeneração e a utilização deste bioma, considerado patrimônio nacional.

Conforme relatado pela GEOTEC (2014b, p. 32):

A Mata Atlântica é um complexo vegetacional compreendido por um conjunto de diferentes tipologias, localizada sobre a imensa cadeia montanhosa litorânea brasileira desde o Estado do Rio Grande do Norte até o Rio Grande do Sul, apresentando distintas formações florestais. Em tais formações predominam as Florestas Estacionais Semidecíduais (em que 20 a 50% das árvores perdem as folhas no período seco do ano), e as Florestas Ombrófilas Densas e Mistas (com araucária).

A GEOTEC (2014b) descreveu ainda que em ambos os conjuntos florestais ocorrem, em menor proporção, as Florestas Estacionais Deciduais (em que mais de 50% das árvores perdem folhas no período seco) e os ecossistemas associados como manguezais, restingas, brejos interioranos, campos de altitude e ilhas costeiras e oceânicas. Nas Figuras 21 e 22 são ilustrados trechos de Mata Atlântica existentes na rodovia BR-116/BA.

A floresta estacional decidual é caracterizada por apresentar duas estações climáticas bem definidas, uma chuvosa seguida de longo período seco, ocorrendo na forma de disjunções florestais e apresentando estrato dominante predominantemente caducifólio, com mais de 50% dos indivíduos despidos de folhagem no período desfavorável (VELOSO, 1991). Ocorre em forma de manchas na região do Brasil central, distribuídas pelos Estados de Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Bahia (RIZZINI, 1979).

Figura 21 - Área de Mata Atlântica



Fonte: Viabahia (2015).

Figura 22 - Área de Mata Atlântica



Fonte: Viabahia (2015).

4.2.3 Bioma Cerrado

De acordo com a GEOTEC (2014c, p. 35), o bioma Cerrado (Figuras 23 e 24) compreende um complexo de tipos fisionômicos que ocupam as regiões de Domínio do Cerrado e que se encontram em manchas dispersas nas Zonas de Contato com outras formações vegetais.

Figura 23 - Área de cerrado



Fonte: Viabahia (2015).

Figura 24 - Área de cerrado



Fonte: Viabahia (2015).

Na área de estudo ocorre a fisionomia de Cerrado *stricto sensu*, que apresenta fisionomia savânica em que as copas das espécies lenhosas (árvores e arbustos) não formam estrato contínuo, cobrindo ao redor de 50% do terreno. A densidade de árvores com diâmetro superior a 5 cm (medido a 30 cm acima da superfície do solo) gira em torno de 1.500 indivíduos por hectare e a área basal em torno de 10 m² ha (GEOTEC, 2014c, p. 35).

Em GEOTEC (2015, p. 35) foi reportado que:

O fragmento florestal apresenta fisionomia savânica, as espécies arbóreas encontram-se esparsas na área de estudo e cobrem pouco mais de 20% da área do solo. A altura média das espécies lenhosas varia 3 a 5 metros e os arbustos, que apresentam plantas lenhosas com altura total entre 0,5 e 2,0 metros, com ou sem ramificações próximas à base.

Entre as espécies lenhosas mais características ocorrentes no fragmento citam-se o Ipê-amarelo (*Handroanthus chrysotrichus*), sucupira-preta (*Bowdichia virgilioides*), angico (*Anadenanthera peregrina*), tamanqueira-do-cerrado (*Aegiphila lhotszyana*), pau-preto (*Dalbergia miscolobium*), entre outras (GEOTEC, 2014c, p. 36).

4.2.4 Fauna

Segundo Vieira (1996), o número de animais mortos em rodovias brasileiras a cada ano é bastante relevante. Esse problema geralmente é agravado em rodovias com grande fluxo de automóveis e que cruzam áreas potencialmente ricas em componentes faunísticos. Muitas espécies utilizam as estradas em seus deslocamentos diários, estando sujeitas a serem mortas por veículos motorizados.

Além disso, o efeito barreira criado pela instalação da rodovia interrompe processos ecológicos, como a dispersão e a migração, alterando a mobilidade da fauna e impedindo o fluxo gênico entre populações separadas pela rodovia. Esse efeito pode conduzir ao surgimento de meta populações pela divisão de populações originalmente contínuas em outras menores e parcialmente isoladas, que por sua vez, estão sujeitas a uma maior probabilidade de extinção (VIEIRA, 1996).

Durante a fase de operação, os atropelamentos correspondem a um dos impactos mais significativos causados pelas rodovias. As taxas de atropelamento, em alguns casos, podem ser elevadas em relação ao tamanho das populações das espécies vitimadas, afetando a densidade populacional e ultrapassando causas naturais de mortalidade, como predação e doenças.

Para o bioma da caatinga, estima-se uma biodiversidade equiparável a de outras florestas secas ao redor do mundo: 932 espécies de plantas vasculares, 510 espécies de aves, 167 répteis e anfíbios (OIKOS, 2010).

O nível de endemismo varia de 3% nas aves (15 em 510) a cerca de 7% para mamíferos (10 em 143) (OLIVEIRA, 2009; LEAL, 2005).

Os autores explicam que o número reduzido de espécies endêmicas da Caatinga poderia ser explicado pela grande retração das áreas áridas no passado geológico, levando à extinção de espécies com distribuição restrita.

De acordo com Leal e outros autores (2005), há 28 espécies ameaçadas de extinção, sendo, entre os mamíferos, 8 vulneráveis e 1 criticamente em perigo (OLIVEIRA, 2009).

Segundo Silva e outros autores (2003), os aspectos da distribuição, evolução e a ecologia da avifauna da Caatinga continuam ainda pouco conhecidos. Estudos indicam um total de espécies entre 338 (SOUTO; HAZIN, 1995), 348 (PACHECO, 2004) ou 510 (SILVA, 2003), nesse último caso ao se considerar conjuntamente as áreas de brejos florestados e campos de altitude. Dessas, pelo menos 23 espécies podem ser consideradas endêmicas (PACHECO, 2004).

A rede hidrográfica do semiárido apresenta características peculiares, como o regime intermitente e sazonal, exceto alguns poucos rios perenes. As espécies de peixes que ocorrem no semi-árido representam o resultado de processos evolutivos condicionados por fatores climáticos e pelo regime hidrológico da região. Entretanto, a influência humana através de alterações ambientais e introdução de espécies alóctones, levou possivelmente a uma codificação na estrutura da fauna original (OIKOS, 2010, p. 8).

Embora inventários ictiofaunísticos do semiárido tenham sido iniciados no século XIX, o conhecimento da diversidade e a taxonomia da maior parte dos ambientes aquáticos nessa região ainda é incipiente (ROSA, 1993).

Aproximadamente 240 espécies de peixes ocorrem nestas drenagens (ROSA e cols., 1993). Embora a ictiofauna da região seja menos diversificada quando comparada com a de outros ecossistemas brasileiros, ela está representada por no mínimo 56 espécies endêmicas. O total de espécies de peixes conhecidas para as principais bacias pode estar subestimado, devido à dificuldade em determinar as espécies que realmente ocorrem no semiárido, uma vez que os rios muitas vezes têm parte do curso fora da região (OIKOS, 2010).

Sobre a Mata Atlântica, reportou que, apesar da perda expressiva de *habitat*, ainda abriga um número considerável de espécies, com cerca de 2.300 espécies de vertebrados e 20.000 espécies de plantas, sendo endêmicas, respectivamente, 32 e 40% do total de espécies desses grupos. É considerado o segundo bioma brasileiro

em termos de diversidade de mamíferos, mas possui um número significativamente maior de espécies do que o esperado dado a sua área (COSTA, 2005).

Abriga uma rica mastofauna composta por cerca de 250 espécies, e apresenta alto grau de endemismo, com 55 exclusivas deste bioma, principalmente primatas e roedores (COSTA, 2005).

Entre os 24 primatas que ocorrem nesse bioma, 20 são endêmicos e 15 encontram-se ameaçados. Os pequenos mamíferos representam o grupo ecológico mais diversos entre os mamíferos desse bioma, e embora não haja compilação recente, estima-se mais de 90 espécies, com 23 marsupiais e 76 roedores, sendo 45 endêmicas, com ocorrência na Mata Atlântica (FONSECA, 1996).

Além disso, cerca de 60% das espécies de mamíferos presentes em listas de fauna ameaçada ocorre na Mata Atlântica, o que representa entre 15% a 18% das espécies desse bioma (COSTA, 2005).

A Mata Atlântica é uma área de grande importância para a manutenção da biodiversidade brasileira, em função da alta riqueza de espécies, bem como da grande quantidade de endêmicas e ameaçadas, e ao elevado grau de fragmentação e isolamento de ambientes. Para esse bioma podem ser listadas 682 espécies de aves, sendo 207 consideradas endêmicas (OIKOS, 2010).

Nas Figuras de 25 a 30, estão ilustradas imagens com espécies identificadas ao longo da BR-116/BA, incluindo espécies endêmicas. Os registros foram realizados durante as campanhas de fauna da concessionária.

Figura 25 - Jararaca (*Bothrops erythromelas*), espécie endêmica da caatinga



Fonte: Viabahia (2015).

Figura 26 - Ouriço Preto (*Chaetomys subspinosus*), espécie endêmica da mata atlântica)



Fonte: Viabahia (2015).

Figura 27 - Camaleão (*Iguana*)



Fonte: Viabahia (2015).

Figura 28 - Teiú (*Salvator merianae*)



Fonte: Viabahia (2015).

Figura 29 - Tatupeba (*Euphractus sexcinctus*)



Fonte: Viabahia (2015).

Figura 30 - Periquito (*Eupsittula cactorum*), espécie endêmica da caatinga



Fonte: Viabahia (2015).

4.3 CARACTERÍSTICAS ECONÔMICAS

De acordo com os dados do IBGE (2010), o PIB com valor adicionado, os três maiores municípios lideram o setor de serviços com 5.737.073 em Feira de Santana; 933.019 em Jequié e 2.778.354 em Vitória da Conquista. Em segundo lugar fica o setor de indústrias com 2.296.250 em Feira de Santana; 361.947 em Jequié e 681.119 em Vitória da Conquista (Tabela 5).

Tabela 5 - Dados sobre PIB (valor adicionado) dos municípios atravessados pela BR-116/BA no trecho concedido

MUNICÍPIOS	SERVIÇOS	INDÚSTRIA	AGROPECUÁRIA
Feira de Santana	5.737.073	2.296.250	43.358
Antônio Cardoso	44.065	5.823	7.298
Santo Estevão	216.159	115.917	14.968
Rafael Jambeiro	111.331	9.804	10.486
Santa Terezinha	14.433	3.127	4.794
Itatim	165.009	15.126	3.413
Milagres	30.454	5.284	2.154
Brejões	40.733	6.087	26.116
Nova Itarana	8.522	1.633	4.816
Irajuba	13.534	1.978	4.469
Jaguaquara	175.890	24.825	36.786
Jequié	933.019	361.947	31.628
Lafayet Coutinho	6.061	1.216	5.038
Manoel Vitorino	20.448	2.882	13.943
Boa Nova	21.492	3.671	11.192
Poções	166.834	18.681	21.499
Planalto	87.425	10.226	28.979
Vitória da Conquista	2.778.354	681.119	76.556
Cândido Sales	49.626	7.369	13.277
Encruzilhada	48.894	6.465	32.754

Fonte: Adaptado do IBGE (2010).

Para Santos, Silva e Alves (2013) a atividade comercial é a principal essência do espaço urbano, sendo determinante para a ocorrência de diversos processos que impulsionam o desenvolvimento de uma cidade. Nesse sentido analisar o comércio envolve não apenas uma relação estritamente econômica entre diversos agentes.

No caso do município de Feira de Santana essa dissociação é ainda mais difícil, considerando-se o comércio como principal fator determinante de sua existência.

O setor de serviços tem um papel de destaque no desenvolvimento econômico global e regional, impactando na geração de produto e emprego. Devido à recente reestruturação produtiva das empresas e da globalização na economia mundial, as atividades de serviços estão sendo alteradas significativamente, sendo o setor de maior

importância quantitativa em muitos países na composição do PIB e da mão-de-obra empregada. (ALMAS; LONGUINHOS, 2011, p. 1).

Relataram ainda que, no campo econômico, a partir da década de 1970, dois importantes vetores são introduzidos no município de Vitória da Conquista: a cafeicultura e a indústria. Isso favoreceu o aumento populacional, diversificando as atividades comerciais e de prestação de serviços. A cafeicultura desenvolveu a partir dos subsídios governamentais, impulsionando o acúmulo de poupança local.

A atividade primária impulsionou concomitantemente a industrial, sendo implantado um conglomerado decorrente das políticas de incentivos do governo federal. O Distrito Industrial dos Imborés passou por várias modificações, tanto na infraestrutura básica quanto na quantidade e qualidade das indústrias instaladas. A crise econômica na década de 1980, impossibilitou novos investimentos e novas fábricas. Houve uma retomada a partir de 2003, com a chegada de novas empresas (SANTOS; REIS, 2013).

Em Feira de Santana destaca-se a implantação do Centro Industrial do Subaé (CIS), de acordo com (FREITAS, 2010, p. 129):

O Centro Industrial do Subaé é outro elemento marcante na formação territorial. Criado através da Lei Municipal nº 690, em 14 de Dezembro de 1970, é constituído por dois distritos industriais, um deles instalado no Bairro do Tomba, área que se situa na parte sul da cidade e é responsável pelo acesso à BR-101 e, o outro, às margens da BR-324, em contato direto com a capital; ocupa, portanto, Feira de Santana uma posição privilegiada, pois, além de ser considerado o maior entroncamento rodoviário do Norte-Nordeste do país, é o único município que, não sendo capital, detém um centro industrial de médio porte.

De maneira geral, os demais municípios cortados pela BR-116/BA destacam-se com os setores de comércio e agropecuário, justificando-se a ausência de polos industriais.

Tomando-se como referência o número de pessoas ocupadas com carteira assinada (IBGE, 2010), destacam-se Feira de Santana (25%), Vitória da Conquista (24%) e Jequié (18%) (Tabela 6). O baixo valor percentual pode ser em decorrência a ocupação informal do setor de serviços.

Tabela 6 - Dados sobre número de pessoas ocupadas nos municípios atravessados pela BR-116/BA no trecho concedido

Municípios	Pessoas ocupadas (2010)	
	Quantitativo	(%) em relação à população municipal
Feira de Santana	140.415	25
Antônio Cardoso	714	6
Santo Estevão	6.804	14
Rafael Jambeiro	1.300	6
Santa Terezinha	716	7
Itatim	1.483	10
Milagres	898	9
Brejões	876	12
Nova Itarana	509	7
Irajuba	499	7
Jaguaquara	4.469	9
Jequié	26.988	18
Lafaiete Coutinho	425	11
Manoel Vitorino	870	6
Boa Nova	936	6
Poções	4.286	10
Planalto	1.816	7
Vitória da Conquista	75.139	24
Cândido Sales	1.632	6
Encruzilhada	1.447	6

Fonte: Adaptado do IBGE (2010).

Feira de Santana, Jequié e Vitória da Conquista apresentam as maiores extensões ao longo da BR-116/BA. Em conformidade com a legislação, o Imposto sobre Serviços (ISS) a ser pago pelos serviços prestados pela Viabahia nestes municípios é de 5% sobre a arrecadação mensal do pedágio, baseado no percentual de extensão municipal em relação à extensão total da rodovia. Portanto, são os três municípios que mais arrecadam o ISS, sendo respectivamente 0,41%, 0,40% e 0,91% em relação à extensão total da rodovia BR-116/BA (Tabela 7).

Além do imposto recolhido diretamente da concessionária, ressalta-se que os municípios arrecadam também o ISS das empresas terceirizadas que realizam os serviços de conservação e execução de obras.

Tabela 7 - Área territorial e extensão municipal atravessados pela BR-116/BA no trecho concedido

Municípios	Área (Km ²)	Extensão relacionada a BR -116	
		Km	(%) da extensão total
Feira de Santana	1.337,99	55,79	8,17
Antônio Cardoso	294,45	11,391	1,67
Santo Estevão	362,96	24,841	3,64
Rafael Jambeiro	1.207,22	17,411	2,55
Santa Terezinha	707,24	17,378	2,54
Itatim	583,45	27,126	3,97
Milagres	284,38	15,526	2,27
Brejões	470,44	10,637	1,56
Nova Itarana	480,83	22,719	3,33
Irajuba	413,52	19,811	2,90
Jaguaquara	928,24	40,175	5,88
Jequié	3.227,34	54,091	7,92
Lafaiete Coutinho	405,39	0,876	0,13
Manoel Vitorino	2.138,29	18,788	2,75
Boa Nova	859,15	19,252	2,82
Poções	937,27	26,165	3,83
Planalto	828,06	21,002	3,08
Vitória da Conquista	3.704,02	123,66	18,11
Cândido Sales	1.169,82	26,948	3,95
Encruzilhada	1.890,14	23,564	3,45

Fonte: Adaptado do IBGE (2010) e do SEI (2015).

5 METODOLOGIA DA PESQUISA

5.1 BASE CONCEITUAL

Descartes (2001, p. 23), em seu Discurso do Método, descreveu quatro preceitos básicos para a lógica da razão:

O primeiro era de nunca aceitar coisa alguma como verdadeira sem que a conhecesse evidentemente como tal; ou seja, evitar cuidadosamente a precipitação e a prevenção, e não incluir em meus juízos nada além daquilo que se apresentasse tão clara e distintamente a meu espírito, que eu não tivesse nenhuma ocasião de pô-lo em dúvida. O segundo, dividir cada uma das dificuldades que examinasse em tantas parcelas quantas fosse possível e necessário para melhor resolvê-las. O terceiro, conduzir por ordem meus pensamentos, começando pelos objetos mais simples e mais fáceis de conhecer, para subir pouco a pouco, como por degraus, até o conhecimento dos mais compostos; e supondo certa ordem mesmo entre aqueles que não se precedem naturalmente uns aos outros. E, o último, fazer em tudo enumerações tão completas, e revisões tão gerais, que eu tivesse certeza de nada omitir.

Desta maneira, entende-se que a busca do conhecimento acerca de determinado problema, do mais simples ao mais complexo, requer uma sequência lógica de raciocínio.

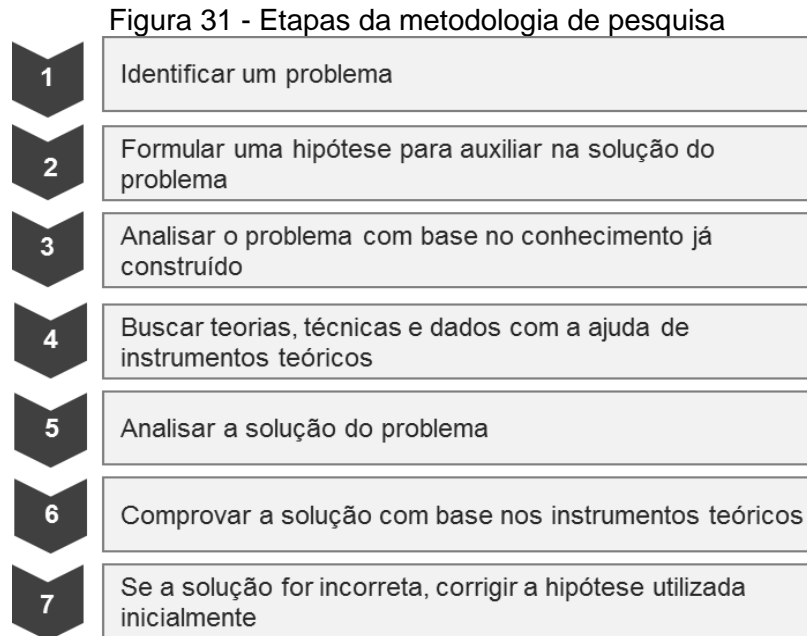
A investigação científica depende de um “conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos” (GIL, 1991, p. 26) para que seus objetivos sejam atingidos: os métodos científicos.

De acordo com Lakatos e Marconi (2011, p. 46):

A finalidade da atividade científica é a obtenção da verdade, por intermédio da comprovação de hipóteses, que, por sua vez, são pontes entre a observação da realidade e a teoria científica, que explica a realidade. Sendo assim, o método é o conjunto das atividades sistemáticas e racionais que permite alcançar o objetivo traçando um caminho a ser seguido.

Para alcançar o objetivo proposto é necessário responder ao problema de pesquisa que consiste em dizer qual a questão a ser resolvida por meio da pesquisa ou processo científico.

Entendendo por pesquisa a busca sistemática da solução de um problema ainda não resolvido ou resolvível, Boaventura (2011, p. 55) afirmou que se o estudo é presente, pode-se utilizar o levantamento de dados e informações (Figura 31).



Fonte: Adaptado de Mascarenhas (2012, p. 42).

Segundo Silva e Menezes (2000) a pesquisa científica pode ser caracterizada do ponto de vista de:

- a) Sua natureza, a pesquisa científica pode ser considerada como pesquisa básica, na qual objetiva gerar conhecimentos novos úteis para o avanço da ciência sem aplicação prática prevista.
- b) Sua forma de abordagem do problema, a pesquisa científica pode ser qualitativa, onde considera-se que há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, isto é, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzido em números. A interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são básicos no processo de pesquisa qualitativa. Os pesquisadores tendem a analisar seus dados indutivamente. O processo e seu significado são os focos principais de abordagem.

Para Gil (1991), quanto aos objetivos, a pesquisa científica pode ser caracterizada como:

- a) Exploratória: visa proporcionar maior familiaridade com o problema de modo a torná-lo explícito ou a construir hipóteses. Envolve levantamento bibliográfico; entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado; análise de exemplos

que estimulem a compreensão. Assume, em geral, as formas de pesquisas bibliográficas e estudos de caso.

- b) Descritiva: visa relatar as características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis. Envolvem o uso de técnicas padronizadas de coleta de dados: entrevista e observação sistemática.

Do ponto de vista dos procedimentos técnicos (GIL, 1991) a pesquisa pode ser:

- a) Bibliográfica: quando elaborada a partir de material já publicado, constituído principalmente de livros, artigos de periódicos e atualmente com material disponibilizado na Internet.
- b) Documental: quando elaborada a partir de materiais que não receberam tratamento analítico.
- c) Levantamento: quando a pesquisa envolve a interrogação direta das pessoas cujo comportamento se deseja conhecer.

Com base nos conceitos anteriores, esta pesquisa define-se como básica, qualitativa, quantitativa, exploratória, descritiva, bibliográfica, documental e de levantamento.

5.2 LINHAS DE ATUAÇÃO, QUESTÃO DE ESTUDO E HIPÓTESE

A linha de atuação deste trabalho relaciona-se com a compreensão da concessão do serviço público da BR-116/BA, através da melhoria da infraestrutura, segurança viária e qualidade ambiental, sob a opinião de agentes públicos e privados, sendo eles, representantes dos governos municipais, usuários, população dos municípios e concessionário.

De acordo com o dicionário Michaelis (2017), opinião é definida como:

1 Modo de pensar, de julgar, de ver: “[...] segundo a sua opinião, qualquer escândalo doméstico ficava muito mal a um negociante de certa ordem” (AA1).

2 Ponto de vista ou posição tomada sobre assunto em particular (social, político, religioso etc.); teoria, tese: “Sr. Lambertosa é então de opinião que o casamento convém às enfermidades nervosas?” (AA2).

3 Parecer emitido sobre determinado assunto em que muito se refletiu e deliberou; partido, voto.

4 Juízo de valor que se faz sobre alguém ou alguma coisa; conceito: “Qual é a opinião que você tem de mim?” (AS).

5 Consenso partilhado por um grupo de pessoas sobre um ou mais assuntos; julgamento coletivo: “A opinião nacional estava dividida. Criara-se um impasse perigoso que talvez só pudesse ser resolvido por meios violentos” (EV).

6 Ideia ou hipótese sem fundamento; aquilo que se presume sem certeza; presunção: Deixemos de lado as opiniões e passemos à demonstração dos fatos.

7 FILOS Liberdade de ter e adotar, como verdadeiras, preferências e convicções religiosas e políticas, a despeito de estarem sujeitas a dúvidas e questionamentos sobre sua validade e seus pressupostos.

8 Capricho voluntarioso; birra, teimosia: Sua opinião não lhe deixa dar ouvidos à outra versão da história.

9 COLOQ Sentimento pretensioso sobre si mesmo; presunção, pretensão, vaidade: Ele é cheio de opinião e vive a gabar-se.

Como eixo de pesquisa da proposição desta tese (já referido no item 1.3) que “o processo de gestão neste prezo de sete anos da concessão do serviço público na BR-116/BA desencadeou incremento na infraestrutura, segurança viária e preservação ambiental”, sendo objeto de análise focal a opinião dos usuários, gestores públicos e dos gestores da concessionária.

5.3 CARACTERIZAÇÃO, DESENHO DA PESQUISA E SÚMULA EXECUTIVA

A abordagem utilizada será função das categorias do objeto de estudo, tendo-se utilizado de métodos quantitativos [aplicação direta da fórmula de Triola (1999)], à definição do universo amostral dos usuários, enquanto que foi adotado método qualitativo para sistematizar e caracterizar a opinião dos agentes públicos municipais e gestores da concessionária sobre os aspectos contributivos e deficitários do processo de gestão da concessão pública da BR-116/BA.

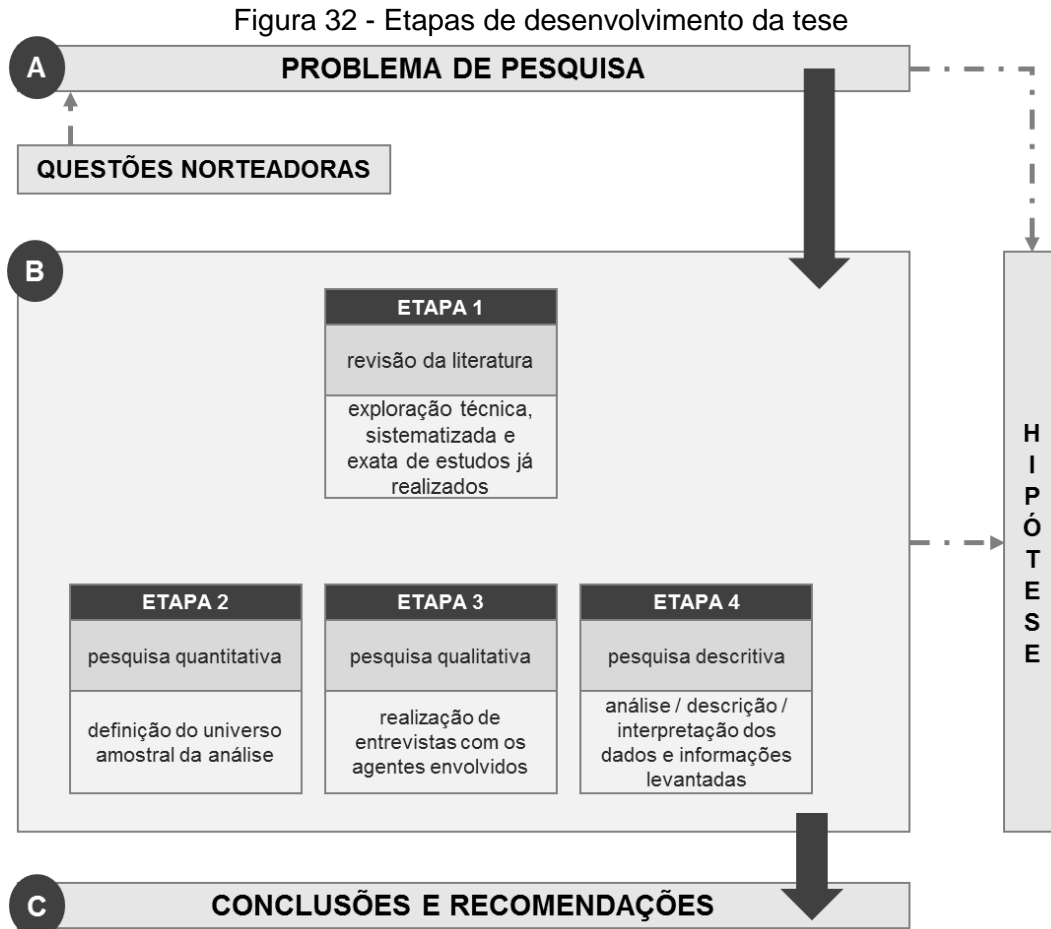
De acordo com Richardson (1999), o método de pesquisa significa a escolha de procedimentos sistemáticos para a descrição e explicação de fenômenos, sendo adotada a estratégia metodológica hipotético-dedutiva, com fundamentação observacional dos aspectos contributivos e deficitários da concessão de serviços da BR-116/BA.

Para subsidiar a informação do objeto de análise da concessão pública da BR116/BA na hipótese proposta nesta tese, foi adotada primariamente a estratégia de revisão temática com análise documental de dissertações, teses, livros, entrevistas com técnicos especializados, artigos, estudos técnicos e legislação vigente, como

lastro para discutir os vieses de desenvolvimento e crescimento, logística e estrutura de transportes, o modal rodoviário brasileiro, estratégia de gestão e modelos vigentes das rodovias brasileiras, em especial o sistema de PPP e de Concessão Rodoviária, além da caracterização da referida Rodovia Federal, resumindo-se os aspectos sociais, ambientais e econômicos.

Procedeu-se três visitas técnicas, entre os anos de 2015 e 2016, ao longo de toda a rodovia no trecho da concessão na Bahia, por demanda da Viabahia ou para registro do acervo imagético, entrevistas com gestores dos municípios de Feira de Santana, Jequié e Vitória da Conquista e população ou para a realização das entrevistas na praça de pedágio 03, 05 e 07 com o apoio da Polícia Rodoviária Federal. Ainda, foram entrevistados os representantes da Concessionária no escritório da Viabahia em Salvador/BA.

Os modelos de entrevistas, compilados e aplicados pela autora constam nos Apêndices A ao D, considerando-se e denominando doravante como agentes públicos (representantes dos governos municipais) e privados (usuários, população dos municípios e representantes da concessionária). Os achados foram sistematizados, analisados e considerados como informações para discussão com a literatura encontrada e *expertise* da autora, compilando-se as considerações e recomendações, conforme representação do procedimento metodológico na Figura 32.



Fonte: Elaboração própria da autora desta tese (2017).

5.4 UNIVERSO E ANÁLISE

De acordo com o censo demográfico do IBGE (2010), os municípios de Feira de Santana, Vitória da Conquista e Jequié possuíam respectivamente: 556.642; 306.866 e 151.895 habitantes. Conforme apresentado na Tabela 1, os dezesseis municípios restantes atravessados pela BR-116/BA, possuem menos de 52.000 habitantes, sendo que destes, 75% possuem número de habitantes inferior a 25.000 e foram desconsiderados no universo desta pesquisa.

Além disto, os três municípios mais populosos fazem parte dos quatro maiores em extensão territorial, sendo Vitória da Conquista o primeiro com área de unidade territorial de 3.704,018 km², Jequié o segundo com 3.227,343 km² de área e Feira de Santana o quarto com 1.337,993 km² de área (Tabela 8).

Tabela 8 - Dados demográficos e de extensão territorial dos municípios atravessados pela BR-116/BA no trecho concedido

Municípios	População estimada (2015)	População (2010)	Área municipal (km ²)	Extensão em relação à rodovia	
				Km	% da extensão total
Feira de Santana	617.528	556.642	1.337,99	55,79	8,17%
Antônio Cardoso	12.225	11.554	294,45	11,391	1,67%
Santo Estevão	53.193	47.880	362,96	24,841	3,64%
Rafael Jambeiro	24.349	22.874	1.207,22	17,411	2,55%
Santa Terezinha	10.586	9.648	707,24	17,378	2,54%
Itatim	14.763	14.522	583,45	27,126	3,97%
Milagres	11.659	10.306	284,38	15,526	2,27%
Brejões	15.214	7.435	470,44	10,637	1,56%
Nova Itarana	8.312	7.435	480,83	22,719	3,33%
Irajuba	7.472	7.002	413,52	19,811	2,90%
Jaguaquara	55.449	51.011	928,24	40,175	5,88%
Jequié	161.528	151.895	3.227,34	54,091	7,92%
Lafayet Coutinho	4.020	3.901	405,39	0,876	0,13%
Manoel Vitorino	14.488	14.387	2.138,29	18,788	2,75%
Boa Nova	14.577	15.411	859,15	19,252	2,82%
Poçoões	48.729	44.701	937,27	26,165	3,83%
Planalto	26.632	24.481	828,06	21,002	3,08%
Vitória da Conquista	343.230	306.866	3.704,02	123,66	18,11%
Cândido Sales	26.855	27.918	1.169,82	26,948	3,95%
Encruzilhada	20.331	23.766	1.890,14	23,564	3,45%

Fonte: Adaptado do IBGE (2010).

O município de Manoel Vitorino é o terceiro em área territorial com 2.138,291 km², porém, de acordo com o Censo Demográfico do IBGE (2010), possui apenas 14.387 habitantes e foi descartado do universo desta pesquisa.

Considerou-se também que Vitória da Conquista, Feira de Santana e Jequié são os municípios que mais arrecadam o ISS da prestação de serviço da concessionária, visto que possuem maior extensão ao longo do trecho da BR-116/BA, com 18,11%, 8,17% e 7,92% do total de extensão da BR-116/BA.

Deste modo, devido à relevância dos dados demográficos, extensão territorial e da arrecadação de ISS, o universo desta pesquisa contemplou os municípios de Feira de Santana, Vitória da Conquista e Jequié.

5.4.1 Agentes públicos

Definiu-se agentes públicos como representantes dos governos municipais de Feira de Santana, Vitória da Conquista e Jequié. Selecionou-se dois representantes de cada um dos municípios, com cargos de gestão nas Secretarias de Educação, de

Obras e Infraestrutura e de Meio Ambiente. No período entre 22 e 27 de outubro de 2015, foram realizadas as entrevistas utilizando o roteiro apresentado no Apêndice A desta tese.

Ressalta-se que optou-se pelas Secretarias de Educação, de Obras e Infraestrutura e de Meio Ambiente, por entender-se que as mesmas mantêm interseção com as atividades da concessionária e o objeto desta pesquisa. A relação entre estas secretarias e a concessionária se dá através de parcerias estabelecidas para o desenvolvimento de ações educacionais e ambientais e também, na emissão de licenças e autorizações para viabilidade das obras.

5.4.2 Agentes privados

Os agentes privados foram divididos em três grupos, sendo o primeiro contemplado pelos usuários da BR-116/BA, o segundo composto por cidadãos residentes nos municípios de Feira de Santana, Vitória da Conquista e Jequié e, por fim, o terceiro formado pelos representantes da Concessionária Viabahia.

5.4.2.1 Usuários

Para a determinação da amostra de usuários desta pesquisa tomou-se como referência o número de usuários que transitam na rodovia BR-116/BA, especificamente nos três municípios considerados.

Para isto utilizou-se os dados do Relatório de Tráfego (VIABAHIA, 2015) contabilizado nas praças de pedágios da concessionária. Os valores de tráfego são identificados através de um contador de veículos diário em cada uma das cabines de pedágio. A soma dos veículos de passeio, com veículos comerciais e motos divididos pela quantidade de dias do mês, resulta no Valor Diário Médio (VDM).

A Praça de Pedágio 3 está localizada no município de Rafael Jambeiro, aproximadamente 60km de Feira de Santana; a Praça de Pedágio 5 encontra-se no município de Jequié e a Praça de Pedágio 7 situa-se no município de Vitória da Conquista.

Através da média dos três últimos meses encontrou-se o VDM das Praças de Pedágio 3, 5 e 7, sentido Norte e Sul (Tabela 9).

Tabela 9 - Relatório de tráfego – VDM

Mês	Jun./15	Jul. /15	Ago. /15	Média
Praça de Pedágio 3 - km 482 - BR-116/BA – Próxima ao Município de Feira de Santana				
Passeio	124.328	120.501	99.034	114.621
Comercial	203.106	210.771	217.980	210.619
Moto	3.994	3.637	3.742	3.791
VDM	11.048	10.804	10.347	10.733
Praça de Pedágio 5 - km 698 - BR-116/BA - Município de Jequié				
Passeio	70.331	78.287	59.544	69.387
Comercial	139.333	147.296	153.189	146.606
Moto	2.166	1.999	2.015	2.060
VDM	7.061	7.341	6.927	7.110
Praça de Pedágio 7 - km 873 - BR-116/BA - Município de Vitória da Conquista				
Passeio	66.028	78.034	52.860	65.641
Comercial	134.361	143.735	149.775	142.624
Moto	1.460	1.598	1.373	1.477
VDM	6.728	7.205	6.581	6.838

Fonte: VIABAHIA (2015).

O cálculo do tamanho da amostra utilizada foi obtido a partir da seguinte fórmula aplicada à população finita, citada por Triola (1999):

$$n = \frac{(z^2 \cdot N \cdot p \cdot q)}{[z^2 \cdot p \cdot q + E^2 \cdot (N - 1)]} \quad (1)$$

Onde:

- n é o tamanho mínimo admissível da amostra a ser estudada;
- z número de desvios padrões correspondente ao nível de significância de 5,0%, com 95% de nível de confiança, numa distribuição normal, tem-se $z = 1,96$;
- N é o número de usuários por praça de pedágio / domicílios existentes em cada um dos municípios;
- p é a probabilidade de aceitação do morador do domicílio responder a entrevista igual a 90%, tem-se $p = 0,9$;
- q é a probabilidade de rejeição do morador do domicílio responder a entrevista, 10%, tem-se $q = 0,1$;
- E é um erro relativo de 10%, logo, tem-se $E = 0,1$.

A partir dos parâmetros descritos e aplicando-se a média do VDM, tem-se:

Praça de Pedágio 3

$$n = \frac{(1,96^2 \cdot 10733 \cdot 0,9 \cdot 0,1)}{[1,96 \cdot 0,9 \cdot 0,1 + 0,1^2(10733 - 1)]} = 34,52$$

Praça de Pedágio 5

$$n = \frac{(1,96^2 \cdot 7110 \cdot 0,9 \cdot 0,1)}{[1,96 \cdot 0,9 \cdot 0,1 + 0,1^2(7110 - 1)]} = 34,49$$

Praça de Pedágio 7

$$n = \frac{(1,96^2 \cdot 6838 \cdot 0,9 \cdot 0,1)}{[1,96 \cdot 0,9 \cdot 0,1 + 0,1^2(6838 - 1)]} = 34,49$$

Com base nos resultados, adotou-se uma amostra mínima admissível de 35 usuários por praça de pedágio, totalizando o mínimo de 105 usuários para os três municípios estudados.

Para a caracterização desta amostra, foram realizadas entrevistas com base no roteiro estabelecido (Apêndice B), sendo a primeira etapa da pesquisa realizada entre os dias 21 e 25 de setembro de 2015, nas cidades de Feira de Santana, Jequié e Vitória da Conquista, onde foram entrevistados um total de 97 usuários da rodovia BR-116/BA. No ano seguinte, nos dias 19 e 25 de setembro, nas mesmas cidades citadas anteriormente, foram entrevistados um total de 254 usuários da rodovia BR-116/BA, totalizando um universo de 351 usuários entrevistados.

5.4.2.2 População dos municípios

Para a determinação do universo da amostra utilizou-se como referência o número de domicílios existentes nos municípios de Feira de Santana, Vitória da Conquista e Jequié, de acordo com os dados do IBGE, no ano de 2010, o município de Feira de Santana possuía 162.748 domicílios, Vitória da Conquista 86.426 domicílios e Jequié 45.276 domicílios.

Aplicando-se a fórmula (1) para o cálculo do tamanho da amostra:

Feira de Santana

$$n = \frac{(1,96^2 \cdot 162.748 \cdot 0,9 \cdot 0,1)}{[1,96 \cdot 0,9 \cdot 0,1 + 0,1^2(162.748 - 1)]} = 34,57$$

Vitória da Conquista

$$n = \frac{(1,96^2 \cdot 86.426 \cdot 0,9 \cdot 0,1)}{[1,96 \cdot 0,9 \cdot 0,1 + 0,1^2(86.426 - 1)]} = 34,56$$

Jequié

$$n = \frac{(1,96^2 \cdot 45.276 \cdot 0,9 \cdot 0,1)}{[1,96 \cdot 0,9 \cdot 0,1 + 0,1^2(45.276 - 1)]} = 34,55$$

Com base nos cálculos acima, adotou-se 50 domicílios como o mínimo admissível em cada um dos municípios de Feira de Santana, Vitória da Conquista e Jequié, totalizando 150 domicílios.

Ressalta-se que, considerou-se um entrevistado para cada um dos domicílios e a seleção foi realizada de maneira aleatória, tomando-se como referência a proximidade do domicílio com a rodovia BR-116/BA.

Para a caracterização desta amostra, foram realizadas entrevistas com base no roteiro estabelecido no Apêndice C desta tese. As entrevistas foram realizadas no período de 28 de março a 8 de abril de 2016.

5.4.2.3 Gestores da Concessionária

Para a análise da opinião dos Gestores da Concessionária, no período de 20 à 30 de março de 2017, foram realizadas entrevistas com base no roteiro estabelecido no Apêndice D desta tese.

Foram entrevistados o Gerente do Contrato de Concessão, Gerente de Qualidade, Segurança, Meio Ambiente e Saúde Ocupacional e o Gerente de Operações. Dois dos entrevistados fazem parte da concessionária desde o período inicial de implantação e conhecem amplamente o histórico do projeto.

Ressalta-se que o critério de seleção dos entrevistados foi estabelecido de acordo com o conhecimento e vivência dos gestores selecionados com a rodovia, considerando-se que a concessionária possui um número reduzido de gestores com áreas que não são afins à rodovia (jurídico, compras e contratação de serviços, administrativo e financeiro).

5.5 ANÁLISE DE DADOS

Foi adotada a análise estatística em relação aos dados quantitativos, assumindo os procedimentos de amostragem e distribuição de fidedignidade de acordo com o universo e as unidades amostrais pesquisadas. Enquanto que os dados qualitativos tiveram sua análise baseada na análise do discurso dos entrevistados, literatura estudada e no posicionamento crítico da autora.

A partir do detalhamento e aprofundamento da opinião dos agentes públicos e privados, foram realizadas as considerações e recomendações finais desta pesquisa.

6 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Constam apresentadas e discutidas as informações coletadas através das entrevistas realizadas com os agentes públicos e privados da concessão da rodovia BR-116/BA.

6.1 GESTORES PÚBLICOS MUNICIPAIS

No período entre 22 e 27 de outubro de 2015, foram realizadas entrevistas com representantes públicos dos municípios de Feira de Santana, Jequié e Vitória da Conquista, respectivamente.

Apenas para conhecimento do perfil, 66% dos entrevistados eram do gênero masculino e deste total, 83% tinham idade entre 25 e 44 anos.

Os entrevistados declararam terceiro grau incompleto e/ou completo e ocupavam cargos de gestão nas Secretarias de Educação, de Obras e Infraestrutura e de Meio Ambiente.

Os dois primeiros pontos identificados durante a entrevista com os gestores públicos foram relacionados propriamente à gestão municipal e não à concessão da BR-116/BA:

- a) *“Despreparo dos gestores públicos”*.
- b) *“Incapacidade pública financeira”*.

Durante as entrevistas, identificou-se que a maioria dos gestores públicos confundem os conceitos de PPP e concessão, não sabendo diferenciá-los, o que causa surpresa, visto que a demanda de PPP e concessão partem do próprio governo, visando suprir necessidades de serviços carentes de recursos e que a esfera pública não possui capacidade de investimento.

Pode-se reforçar este entendimento através das definições impostas pelo Ministério dos Transportes (2015) de que as concessionárias são selecionadas por intermédio de licitações públicas e são responsáveis, por conta e risco, pela construção e expansão dos trechos, por sua manutenção e pelo atendimento aos usuários.

As PPPs e concessões possuem conceitos diferentes e são regidas, inclusive, por leis distintas, Lei 11.079/2014 e Lei 8.987/1995. A primeira é um contrato administrativo de forma patrocinada (com contrapartida financeira do governo) e a

segunda, é uma delegação da prestação do serviço público, por conta e risco da iniciativa privada, com prazo determinado.

Este tipo de constatação nos faz refletir sobre a falha de comunicação existente entre as esferas federal, estadual e municipal, pois um projeto de concessão de infraestrutura de uma rodovia federal com as características da BR-116/BA deveria ser melhor abordado e esclarecido entre as esferas e governos.

A maioria dos gestores entrevistados não souberam informar sobre a receita gerada através do recolhimento do ISS e sobre o destino dado a este dinheiro por falta de conhecimento sobre o assunto. Quando manifestaram algum tipo de conhecimento sobre o ISS, informaram que a arrecadação do imposto teve redução ao longo do tempo, porém não souberam interpretar os motivos para a redução que pode estar vinculado à diminuição de obras no trecho de sua municipalidade, por exemplo, coadunando com a matéria da Revista Exame (2017), que trata das consequências da crise econômica brasileira vivenciada na atualidade.

Para se ter uma ideia, os municípios de Vitória da Conquista, Feira de Santana e Jequié arrecadaram no ano de 2016, considerando as atividades de operação e de execução de obras, R\$ 2,3 milhões, R\$ 2,1 milhões e R\$ 1,1 milhão respectivamente. Além disto, considerando toda a extensão do trecho referente à rodovia BR-116/BA, foi pago um valor aproximado de R\$ 20,6 milhões aos municípios que são interceptados pela rodovia BR-116/BA⁶.

Neste sentido, vale a reflexão acerca do despreparo dos gestores públicos que ocupam posição de gestão diante da administração pública, a total falta de capacidade técnica e crítica, visto o completo desconhecimento do recolhimento do imposto, uso do mesmo e poder de questionamento sobre o assunto, além de uma análise crítica de todo o processo, inclusive da inexistência de transparência pública quanto aos recursos arrecadados e o direcionamento destes, com a equipe de gestão pública e a população destes municípios.

De modo geral, os mesmos reconhecem a incapacidade financeira dos municípios e a falência generalizada do setor público, considerando a importância da parceria das esferas públicas e privadas. Percebe-se que os mesmos consideram o capital privado como a oportunidade para a realização de projetos diversos,

⁶ Os valores referentes à arrecadação do ISS foram disponibilizados pela Viabahia através de relatórios internos veiculados pela empresa.

reportando a Duarte (2009) que relatou que a transferência de serviços públicos para a iniciativa privada significaria a execução de forma mais ágil e eficiente.

A incapacidade financeira e a falência do setor público foram consideradas por Bresser Pereira (1997) quando relatou a racionalização do setor público com a implantação da privatização e concessão de setores estratégicos de infraestrutura e por Baer (2009) quando citou o colapso da economia na década de 80.

Nos dias atuais, este fato também pode ser comprovado, devido ao caos político e financeiro que se encontra o país desde meados do ano de 2014 com o andamento das investigações da Operação Lava Jato, onde vieram à tona envolvimento de grandes empresas e políticos em escândalos de corrupção, causando a estagnação econômica, inflação e desemprego, além da redução da linha de crédito para obras públicas.

Em um segundo momento da entrevista, foram tratados itens relacionados à melhoria na infraestrutura, segurança viária e qualidade ambiental. Os principais comentários estão apresentados no Quadro 4.

Os gestores reconhecem as melhorias advindas da concessão, como a maior qualidade nas condições de manutenção e conservação, além da assistência dada aos usuários. Esta informação reforça os dados da CNT (2014), nos quais relata que rodovias concessionadas possuem melhor desempenho nos indicadores.

Sobre a importância da BR-116/BA enquanto corredor de integração nacional, os entrevistados afirmaram do papel fundamental no escoamento e recebimento de produtos, facilitação do trânsito de pessoas entre as cidades. Considerados como atrativos para indústrias à região, marcante quando relacionado ao desenvolvimento econômico, ratificado por Horst e Moore (2003), com destaque que a qualidade de uma rodovia influencia no desenvolvimento econômico regional e na diversidade econômica das áreas servidas.

Perceberam como positivos os impactos advindos da operação da rodovia no desenvolvimento econômico, pelo escoamento de produtos e mercadorias, maior possibilidade de implantação de polos industriais e conseqüente aumento na geração de empregos e renda, relacionado como fator social positivo.

Ratificando a ABCR (2015), o transporte rodoviário é a modalidade responsável pela maior parte do fluxo de mercadorias e serviços no Brasil, o que torna o aprimoramento e a expansão da malha rodoviária brasileira essencial para o desenvolvimento econômico.

Quadro 4 - Comentários das entrevistas dos agentes públicos sobre temas específicos

(continua)

Temática	Comentários
Importância PPP	<p>Consideram a PPP importante para o desenvolvimento do município (ênfase no setor privado colabora com o desenvolvimento com maior rapidez), devido a incapacidade financeira do poder público.</p> <p>Foi relatado por um dos entrevistados que a PPP é relevante no sentido do “comprometimento entre as partes”, sendo que o setor privado “ajuda” o setor público com recursos financeiros, suprimindo a deficiência existente na primeira esfera citada.</p> <p>De modo geral, consideram a PPP de extrema importância para o desenvolvimento e execução de projetos, pois reconhecem que o setor público não tem condições de absorver novas demandas e investir em recursos, sejam humanos ou tecnológicos.</p>
Existência de PPP no município	<p>Os entrevistados, em sua maioria, descreveram algumas parcerias já realizadas pelo município, a exemplo de um shopping popular, desenvolvido em conjunto com empresas privadas locais. Também foram citados convênios na área social.</p> <p>Chamou o fato de um dos entrevistados citar que “percebe-se que o setor privado teme realizar parcerias pela falta de compromisso do setor público”.</p> <p>Em um dos municípios, os gestores relataram desconhecer parcerias realizadas entre a prefeitura e a iniciativa privada.</p>
Concessão de serviço	<p>De maneira geral, os gestores públicos confundiram os conceitos de concessão e PPP.</p> <p>A pequena parcela que afirmou conhecer uma concessão, citou os benefícios advindos da mesma, mas enxerga de forma negativa a cobrança para a esfera pública, pois segundo citado, “cria dificuldades para a realização de alguns trabalhos do município”.</p>
Mudanças percebidas entre a gestão pública passada e a atual administração da BR-116/BA	<p>Sobre as principais mudanças percebidas entre a gestão passada e a atual gestão da rodovia, foram citadas algumas melhorias advindas da concessão, como o reconhecimento das condições de manutenção e conservação, além da assistência dada aos usuários.</p> <p>Apesar disso foram relatadas insatisfação quanto à lentidão para a execução de determinadas obras e a má qualidade de outras, referindo-se à deformação do pavimento em alguns pontos da rodovia.</p> <p>Um ponto importante relatado foi a redução das queimadas às margens da rodovia, que eram constantes, principalmente na região de Feira de Santana.</p>
Importância da BR-116/BA enquanto corredor de integração nacional	<p>No caso de Feira de Santana, foi citado que a cidade possui o maior entroncamento viário norte / nordeste e que isto torna o escoamento das mercadorias, de entrada e saída, muito mais rápido devido ao corredor de integração.</p> <p>Foi citado que a rodovia além de beneficiar o escoamento e recebimento de produtos, também facilita o trânsito de pessoas entre as cidades, tornando-se veículo de atração de indústrias para a região.</p> <p>Um dos entrevistados considerou o corredor de integração como fator de desenvolvimento econômico para a região, citando municípios que “sobrevivem” da rodovia através do aumento do número de empregos gerados pela contratação nas Praças de Pedágios e oferta de serviços e produtos às margens da rodovia.</p>
Impacto na arrecadação de ISS	<p>A maioria dos gestores públicos entrevistados não souberam informar sobre a receita gerada através do recolhimento do ISS e destino dado a este dinheiro por falta de conhecimento sobre o assunto.</p> <p>Apenas um deles informou que a arrecadação do imposto em seu município já foi melhor, pois houve uma queda no recolhimento deste. O mesmo não soube detalhar melhor sobre a redução da arrecadação e as causas que podem ter gerado esta redução.</p>
Principais impactos econômicos decorrentes da operação da BR-116/BA	<p>Foram citados maior potencial de escoamento de mercadorias, de entrada e saída, no município, considerando maior movimentação financeira na cidade, além de atração de indústrias, centros de distribuição e redes logísticas, aumentando a geração de empregos e renda.</p> <p>Um dos entrevistados considerou que a principal consequência da operação da rodovia é o desenvolvimento econômico.</p>
Principais impactos sociais decorrentes da operação da BR-116/BA	<p>De modo geral, foram citados o aumento da empregabilidade da população local.</p> <p>Como impacto negativo, foi citada a remoção da população que vive às margens da rodovia, ponderando-se que o projeto é de maior importância (impacto positivo) para o desenvolvimento da região.</p> <p>Outro aspecto negativo relatado por um dos entrevistados foi o aumento da prostituição e tráfico de drogas aliado à rodovia e consequente “fama” que o município recebe devido a este aspecto negativo.</p>

Temática	Comentários
Principais impactos ambientais decorrentes da operação da BR-116/BA	De modo bastante abrangente, os entrevistados relataram que existem prejuízos para a flora, fauna e recursos hídricos, devendo-se atentar para o monitoramento das ações e execução das obras. Um dos entrevistados informou não compreender impactos ambientais devido à rodovia atravessar uma área urbana e antropizada em seu município.
Opinião sobre a operação da rodovia BR-116/BA	De modo geral, os entrevistados relataram que a operação da rodovia BR-116/BA é muito importante, pois além dos impactos positivos relatados, tem-se a economia de tempo de viagem e maior segurança aos usuários, evitando acidentes fatais. Todos foram unânimes em relatar a relevância da manutenção da rodovia de modo a aumentar a segurança viária, reduzindo os acidentes e conseqüentemente, o número de mortalidade dos usuários.

Fonte: Elaboração própria da autora desta tese (2017).

Face aos impactos sociais, relatou-se como ponto negativo a desmobilização de pessoas vivem e trabalham à beira da rodovia, porém, pondera-se aqui que é uma obrigação da concessionária manter a faixa de domínio desocupada (PER, 2009), através de apoio judicial e de polícia, sem moradias ou pequenos comércios e, esta ação, colabora para a redução de acidentes mortais, visto que o risco é iminente.

Coadunando Zanetti e Waidergon (2014) os procedimentos de desapropriação e indenização de imóveis afetados por obras de utilidade pública são regulamentados pela legislação brasileira, estabelecendo o direito de indenização aos proprietários das áreas afetadas.

Outro impacto negativo citado foi o aumento da prostituição e tráfico de drogas em paradas de caminhoneiros, por exemplo, fazendo referência à aspectos que estariam vinculados diretamente à existência da rodovia.

De modo bastante abrangente, os entrevistados relataram que existem prejuízos para a flora, fauna e recursos hídricos, devendo-se atentar para o monitoramento das ações e execução das obras.

Ainda relacionado ao aspecto ambiental, reflete-se mais uma vez sobre o despreparo dos gestores públicos entrevistados, principalmente àqueles vinculados à Secretaria de Meio Ambiente, que não souberam descrever com propriedade quais prejuízos podem ser causados ao meio, a exemplo de diminuição da qualidade do ar, contaminação do solo e, principalmente, a redução de biodiversidade, devido à operação da rodovia.

Nenhum dos gestores relacionaram impactos causados pela operação das rodovias, confirmando o que foi dito por Vieira (1996), no capítulo 4, a respeito do impacto referente ao elevado número de animais mortos em rodovias brasileiras. Os

entrevistados citaram impactos apenas à execução de obras, desconsiderando o impacto causado durante a operação da rodovia.

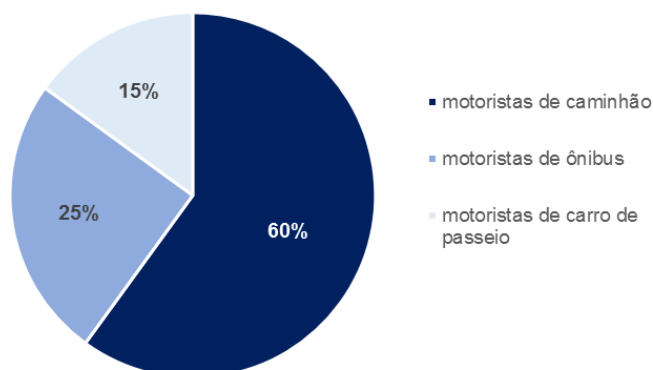
Contudo, apesar do evidente despreparo dos gestores entrevistados, foi possível perceber que a concessão da rodovia trouxe benefícios aos municípios relacionados, trazendo maiores oportunidades devido ao desenvolvimento local, maior geração de renda e empregos para a população, além de contribuição direta ao município devido à arrecadação de imposto. Foi possível notar que, a partir da Gestão da Viabahia, houve melhoria quanto à qualidade da infraestrutura e segurança viária.

6.2 USUÁRIOS

Entre os dias 21 e 25 de setembro de 2015, nas cidades de Feira de Santana, Jequié e Vitória da Conquista, foram realizadas entrevistas com 97 usuários da rodovia BR-116/BA. No ano seguinte, nos dias 19 e 25 de setembro, nas mesmas cidades citadas anteriormente, foram entrevistados 254 usuários da rodovia BR-116/BA, totalizando um universo de 351 entrevistados no horizonte de dois anos.

Constatou-se que, dos 351 entrevistados, 90% eram do gênero masculino e deste total, 72% tinham idade entre 25 e 44 anos. A maioria eram caminhoneiros, motoristas de ônibus, usuários que transitam com frequência diária (trabalho ou faculdade), sendo estes atores fundamentais à rodovia (Figura 33).

Figura 33 - Características da maioria dos usuários entrevistados



Fonte: Elaboração própria da autora desta tese (2017).

Os serviços de concessão rodoviária têm como objetivo principal melhorar as condições de trafegabilidade e segurança dos usuários, garantindo fluidez no trânsito,

melhores condições de sinalização, conservação, manutenção e limpeza, com foco na redução dos acidentes.

No Quadro 5 constam os principais comentários feitos pelos usuários durante as entrevistas. Os dois primeiros pontos identificados sobre a opinião do usuário a respeito da concessão do serviço público da BR-116/BA são: “A *qualidade da infraestrutura e segurança viária aumentaram após a concessão*”; “A *cobrança do pedágio não é justa*”.

Apesar de contraditórios, pois a cobrança de pedágio é devida à concessionária pela prestação de serviços, confirmando a equação econômica das concessões citada pela ABCR (2015), onde as únicas fontes de receitas das concessionárias são a provenientes do pedágio e da cobrança de receitas acessórias.

Quadro 5 - Comentários das entrevistas dos usuários sobre temas específicos

(continua)

Temática	Comentários
Passarelas de pedestre	Alguns entrevistados pontuaram insatisfação com a localização das passarelas, citando estes locais. Porém, o que ocorre é que a própria rodovia altera as características, urbanizando áreas antes isoladas. Normalmente, quando ocorre esta mudança de característica, a população reivindica à concessionária a implantação de nova passarela. Por sua vez, a concessionária realiza a implantação de obras conforme determina o contrato de concessão. As reivindicações de obras que não estejam contempladas no contrato de concessão, devem ser pleiteadas para a ANTT, através de projeto e orçamento, que será analisado criticamente pelo poder concedente, com deferimento ou não.
Obras de melhorias e ampliação	De modo geral, a insatisfação dos entrevistados está vinculada à paralisação da obra de duplicação do trecho inicial da BR-116/BA, na cidade de Santo Estevão. Atualmente, falta executar 12% da duplicação considerada como obrigatória no contrato de concessão. As obras foram paralisadas em decorrência do abandono da empresa terceirizada, responsável pela construção e em decorrência da atual situação econômica do país, a concessionária encontra dificuldades para retomar as obras.
Canaletas e drenagem da pista	Conjectura-se que a insatisfação relacionada a este item esteja relacionada à paralisação das obras de duplicação da BR-116/BA ou ainda, no trecho de Jequié, que possui fazendas com taludes inclinados e durante o período chuvoso, tem-se um grande volume de água que chega a atravessar a pista. Para os entrevistados que não souberam opinar, conjectura-se que os mesmos não tenham trafegado na rodovia durante períodos chuvosos ou não tenham conhecimento sobre o assunto.
Conservação da pista e acostamento	De modo geral, os usuários declararam que as condições de conservação da pista e do acostamento estavam a contento. A pequena parcela que sinalizou insatisfação, relacionou o fato à paralisação da obra de duplicação.
Limpeza, poda e roçada	De modo geral, os usuários declararam que as condições de limpeza, poda e roçada estavam a contento.
Elementos de segurança e sinalização	De modo geral, os usuários declararam satisfação com relação aos elementos de segurança, como barreiras <i>New Jersey</i> , e sinalização. A pequena parcela que informou insatisfação, relacionou o fato à paralisação da obra de duplicação.
Segurança viária	As inspeções realizadas são fiscalizadas pela ANTT como parâmetro de desempenho da concessionária, disponibilizando inspeções frequentes em todo o trecho.
Atendimento pré-hospitalar, resgate e guincho	Um elevado número de entrevistados que não souberam opinar sobre o tema, isto se deve talvez, pelo fato de nunca terem utilizado o serviço.

Temática	Comentários
Atendimento ao cliente (0800 e ouvidoria)	Sempre que um usuário tem dúvida sobre o serviço, condições de trafegabilidade ou queira informar um acidente como incêndio, roubo ou colisões ou ainda, caso o usuário tenha alguma reclamação a fazer, ele pode utilizar o serviço de 0800 da concessionária ou ainda, registrar sua queixa em livros de ocorrências disponibilizados em todas as bases de serviços de atendimento aos usuários.
Estrutura e sistema de arrecadação do pedágio	O tempo de espera na fila é também um parâmetro de desempenho no contrato de concessão. O tempo é definido e contado entre a chegada de um veículo à praça de pedágio e o seu posicionamento junto à cabine de cobrança e não pode ser superior a 1 minuto em 90% das fiscalizações efetuadas e, nos 10% restantes, o tempo não deverá exceder a 10 minutos. Caso se forme filas com mais de 300 m, a concessionária é obrigada a liberar a cancela para os veículos e caso o tempo de espera na fila seja superior ao indicado no contrato, a concessionária é punida através de multas e autos de infrações. Sobre o percentual de usuários que se declararam insatisfeitos, isto pode estar relacionado à insatisfação sobre a cobrança do pedágio, por considerar abusivo o pagamento ou por considerar que o cidadão já contribui com impostos e não deveria ser cobrado novamente. Este fato, pode ter relação também à insatisfação quanto à relação pedágio e execução de obras, pois muitas vezes, os usuários não possuem a informação a respeito do estabelecido no contrato de concessão e cobra além do que a concessionária pode realizar.
Educação e cortesia dos funcionários da Viabahia	Os usuários declararam satisfação quanto à educação e cortesia dos funcionários da concessionária durante a realização do serviço ou atendimento ao público.

Fonte: Elaboração própria da autora desta tese (2017).

Inclusive, coadunando com o artigo 2º da LGC nº 8.987 (BRASIL, 1995), que determina que a concessão do serviço público à pessoa jurídica deve ser remunerada e amortizada mediante a exploração do serviço por prazo determinado.

Por outro lado, percebe-se que culturalmente, os estados do sul do país são mais adaptados e entendem, de forma mais clara, às atividades e responsabilidades de uma concessionária. Esta colocação pode ser verificada através dos dados apresentados na Tabela 2, que trata da relação das concessionárias de rodovias brasileiras e se pode verificar que do ano de 1996 ao ano de 2008 foram concessionadas apenas rodovias nas regiões sul e sudeste.

Na Bahia, a concessão de serviços públicos rodoviários é considerada relativamente nova, considerando que em 2000 à Concessionária Litoral Norte (CLN) começou a operar a linha verde e em 2010 à Concessionária Bahia Norte (CBN) iniciou a operação de rodovias do sistema BA-093. A Viabahia, concessão federal com diferentes características da CLN e CBN (que são concessões do Governo do Estado da Bahia), assinou seu contrato de concessão no ano de 2009, mas só começou a operar em 2010, ou seja, a cobrança do pedágio foi iniciada no ano de 2010.

Ponderando-se o que foi dito por Gomes (2006), a região Nordeste, mesmo tendo uma grande movimentação de cargas, principalmente de grãos agrícolas como feijão, soja, cana-de-açúcar, entre outros, não tem a mesma classificação de

qualidade em suas rodovias, caracterizando a desatenção com a infraestrutura rodoviária regional.

Por se tratar de uma atividade recente, existe a resistência condizente ao desconhecimento das condições contratuais básicas dos serviços prestados. Além disto, percebe-se que os usuários julgam a concessão do serviço como uma espécie de bitributação imputada aos cidadãos, devido ao pagamento do imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA).

Ratificando a fala de Depiné (2010), a incidência do IPVA é devida pela propriedade do veículo e não para o veículo em si. A incidência do pedágio é para a conservação e manutenção da rodovia.

Ressaltou-se que, nos casos em que o pedágio tiver a natureza jurídica de tarifa, com maior razão afasta-se a tese de bitributação, porquanto a tarifa não tem natureza jurídico-tributária, mas contratual.

Reforçando Oliveira e outros autores (2006), o pedágio se enquadra na categoria de taxas e não de impostos; portanto, juridicamente a cobrança do pedágio não se configura como bitributação. Identificou-se também que muitos usuários compreendem a concessão como uma privatização dos serviços, sendo uma afirmação desconforme.

A privatização envolve uma alienação de ativos e bens públicos e ocorre, por exemplo, quando se "vende" uma empresa estatal como no caso da Cia Vale do Rio Doce, que foi privatizada na década de 90. O que acontece é que, muitas vezes, a palavra privatização não é utilizada em sua acepção jurídica, mas no sentido de que "um privado administrará um bem ou serviço público" e como a palavra tem um componente político bastante acentuado, acaba gerando controvérsias (DUARTE, 2012).

De modo resumido, defende-se que a concessão administra o serviço por um período de tempo e depois devolve ao governo. Na privatização, é realizada a venda para a iniciativa privada que irá administrar o serviço por tempo indeterminado ou até quando for economicamente viável para si, repassando-o a um terceiro através da venda do ativo.

Em todo o caso, deve-se ter cautela porque a ideia de que um ente privado vai administrar serviços públicos nem sempre é vantajosa e muitas vezes mascara fragilidades que o Poder Público não soube enfrentar na suposição de que o privado

saberá. É nesse contexto que, eventualmente, surgem propostas de parcerias e concessões problemáticas.

Isto também confirma a reportagem da Revista Exame (2017), onde pontuou-se a falta de um planejamento rigoroso como falha que comprometeu o futuro dos projetos de concessão.

Ainda, sobre à melhoria da infraestrutura da rodovia BR-116/BA, buscou-se entender a opinião do usuário com relação à implantação de passarelas, obras de melhorias e ampliação, sistemas de drenagem, conservação do pavimento e acostamento, além da qualidade dos serviços de limpeza, poda e roçada.

Entende-se que todos os itens abordados, com relação a melhoria da infraestrutura, são fatores que influenciam diretamente na segurança do usuário e redução de acidentes: quanto mais passarelas, menos pessoas atravessaram a pista; quanto mais obras de melhorias e mais pistas duplas, maior segurança na trafegabilidade; drenagens eficientes, evitam o acúmulo de água e consequente aquaplanagem; pavimentos de qualidade e sem desníveis evitam acidentes e, por fim, conservação da rodovia, com poda frequente aumenta as condições de visibilidade e reduz o número de acidentes.

De modo geral, os entrevistados mostraram-se satisfeitos sobre o quesito segurança viária, que está relacionado à equipe que faz a inspeção diária, rotineira e periódica em toda a rodovia. Dentre alguns comentários de insatisfação, não foi possível detectar um item ou falha específica, pois as inspeções realizadas são fiscalizadas pela ANTT como parâmetro de desempenho da concessionária, disponibilizando inspeções frequentes em todo o trecho.

Durante a entrevista, foram realizados três outros questionamentos relacionados à satisfação do usuário com relação ao serviço prestado. Estas questões colaboraram com a satisfação do usuário na sua relação direta com a concessionária: atendimento ao usuário, arrecadação do pedágio e funcionários da Viabahia.

É notório o reconhecimento dos usuários que utilizam a rodovia BR-116/BA, quanto à melhoria da qualidade da infraestrutura e segurança viária, pontuando-se de maneira incisiva que a cobrança do pedágio não é devida.

6.3 POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS

No período entre os dias 28 de março e 8 de abril de 2016, foram realizadas entrevistas com 150 pessoas, sendo residentes ou trabalhadores das cidades de Feira de Santana, Jequié e Vitória da Conquista. Dos 150 entrevistados, 61% eram do gênero masculino e, destes, 78% tinham idade entre 25 e 44 anos de idade.

Com relação ao nível educacional, 11% possuíam nível superior, 10% estavam cursando nível superior, 37% possuíam nível médio completo e 15% nível médio incompleto, 4% dos entrevistados disseram ter ensino fundamental completo e 13% ensino fundamental incompleto e, por fim, 9% se declararam sem escolaridade.

Foram encontradas profissões diversas (Tabela 10) entre os entrevistados, destacando-se motoristas profissionais, professores e estudantes, entendendo que estes são atores fundamentais para a rodovia, visto que o primeiro a utiliza em seu dia a dia e os outros dois, possuem discernimento sobre o contexto aqui discutido.

Tabela 10 - Profissão dos entrevistados nos municípios de Feira de Santana, Jequié e Vitória da Conquista

(continua)

Profissão	%
Motorista	14
Estudante	11
Pedreiro	8
Frentista	8
Professor	7
Atendente	7
Mecânico	7
Auxiliar de escritório	4
Vigilante	3
Lavrador	3
Porteiro	3
Desempregado	2
Ambulante	2
Agente de trânsito	2
Policia militar	2
Carpinteiro	2
Corretor de imóveis	1
Técnico de enfermagem	1
Enfermeiro	1
Jardineiro	1
Comerciante	1
Gari	1
Pintor	1
Podador	1
Aposentado	1
Eletricista	1
Técnico em edificações	1

Feirante	1
----------	---

Fonte: Elaboração própria da autora desta tese (2017).

Para a população, a administração da rodovia BR-116/BA colabora para o desenvolvimento dos municípios, aumento da empregabilidade e renda. Além disto, uma rodovia de melhor qualidade, facilita a trafegabilidade das pessoas e reduz o tempo de viagem com maior segurança.

No Quadro 6 constam os principais comentários feitos pela população durante as entrevistas. Os dois primeiros pontos identificados sobre a opinião da população a respeito da concessão do serviço público da BR-116/BA, foram: a) *“As atividades contribuem para o aumento da arrecadação dos municípios”*; b) *“As atividades aumentam os gastos públicos dos municípios”*.

Atesta-se dos entrevistados a compreensão que as atividades desenvolvidas por determinada empresa em seu município geram algum tipo de arrecadação para o município, porém, a maioria desconhece o pagamento do ISS pela Viabahia.

Quadro 6 - Comentários das entrevistas com a população sobre temas específicos

(continua)

TEMÁTICA	COMENTÁRIOS
Concessão de serviço público	De maneira geral, a população entrevistada desconhece o conceito de concessão de serviço público, não vinculando se quer à concessionária Viabahia. A pequena parcela que afirmou conhecer uma concessão, citou os benefícios advindos da mesma, mas enxerga de forma negativa a cobrança do pedágio.
PPP	De modo geral, os entrevistados relataram conhecimento sobre o conceito de PPP, porém verifica-se que usualmente confunde-se com o conceito de concessão e com a própria concessionária.
Concessionária Viabahia	Os entrevistados conhecem a concessionária e citam alguns dos serviços prestados pela mesma, reconhecendo a sua importância. O ponto negativo identificado diz respeito à cobrança do pedágio.
Serviços prestados pela Concessionária Viabahia	Notou-se também que aproximadamente 50% dos entrevistados desconhecem alguns serviços prestados pela concessionária, a exemplo de manutenção, conservação, melhorias e duplicação da rodovia, serviços de guincho, socorro em caso de acidentes e emergências, atendimento aos usuários com banheiros e oferta de água e café. Neste caso, os entrevistados entendem que a função básica da concessionária é a cobrança da tarifa. Não foram citados serviços de apreensão de animais e combate a incêndio, considerados de igual importância. Das pessoas entrevistadas, 55% já haviam utilizado algum tipo de serviço prestado pela Concessionária, seja ele atendimento de emergência médica, emergência mecânica ou mesmo uso das SAU's. Ainda sobre este item, 82% destas pessoas deram nota acima de 7 para a agilidade no atendimento; 79% delas deram nota acima de 7 para a qualidade do serviço prestado e apenas 50% deles concordam com o preço da tarifa de pedágio. 84% dos entrevistados consideram importantes os serviços prestados pela Concessionária. Ou seja, as pessoas reconhecem a importância do serviço, a agilidade e qualidade do mesmo, mas não concordam com o preço pago pelo pedágio.
Estrutura Operacional da Viabahia	Aproximadamente 70% não conhecem a estrutura operacional da concessionária em seu município, ou seja, os entrevistados não compreendem as SAU's e praças de pedágio, por exemplo, como parte de uma estrutura operacional da empresa. Os que fizeram referência à estrutura organizacional da concessionária, citaram além das

TEMÁTICA	COMENTÁRIOS
	SAU's e praças de pedágio, a existência dos galpões e escritórios nos municípios selecionados.
Agricultura	Consideram que a operação da rodovia BR-116/BA aumenta as condições de escoamento de mercadorias e reduz o tempo de trajeto.
Indústria e Comércio	Consideram que a operação da rodovia BR-116/BA aumenta a implantação e melhora as condições da indústria e comércio local.
Turismo	Consideram que a operação da rodovia BR-116/BA aumenta o turismo local visto que as condições de trafegabilidade melhoram.
Emprego e Renda	De modo geral, julgam que há aumento na disponibilidade de emprego e renda provenientes das atividades da concessão da rodovia e melhoria da BR-116/BA.
Arrecadação Municipal	Os entrevistados confirmam que as atividades da concessão aumentam a arrecadação dos municípios e compreendem que as atividades desenvolvidas por determinada empresa em seu município geram algum tipo de arrecadação para o município, porém, a maioria desconhece o pagamento do ISS. Os entrevistados, de algum modo, entendem a arrecadação vinculada à geração de emprego e renda, mas não fazem a conexão com a operação da rodovia ou a implantação de novos polos industriais ou de comércio nas cidades.
Gastos públicos	Percebe-se que os entrevistados consideram que as atividades exercidas pela concessão oneram os municípios, como se os mesmos arcassem com a realização de algum serviço ou obra na rodovia. Ou seja, percebe-se que os entrevistados desconhecem o sentido da concessão do serviço público e as regras impostas no contrato da concessionária, onde a mesma é a única responsável pelos investimentos realizados na rodovia, por sua conta e risco, inclusive.
Integração entre as regiões	Verifica-se que o público entrevistado entende que há aumento na melhoria relacionada à integração entre as regiões.
Fauna	Os entrevistados não conseguiram identificar os riscos referentes à elevação dos índices de atropelamentos de fauna silvestre na rodovia, bem como, não sabem discutir a respeito de medidas mitigadoras para a redução deste número e preservação das espécies. Observa-se que falta disseminação de informação com relação a este impacto, que é um dos mais preocupantes em relação à manutenção dos ecossistemas.
Flora	De modo geral, os entrevistados acreditam que a operação da rodovia causa prejuízos à flora local havendo redução nestes indicadores. Os mesmos visualizam a supressão das espécies, autorizadas pelos órgãos, e a compensação ambiental imposta ao empreendedor.
Qualidade da água	Verifica-se que os entrevistados percebem a redução na qualidade da água dos rios, mas não sabem discutir de que maneira isto se dá ou mesmo as medidas mitigadoras realizadas.

Fonte: Elaboração própria da autora desta tese (2017).

Entendem a arrecadação vinculada à geração de emprego e renda, mas não fazem a conexão com a operação da rodovia ou a implantação de novos polos industriais ou de comércio nas cidades, em conformidade com Andrade e Maia (2015), os quais relataram que investimentos em infraestrutura podem estimular o aumento da mobilidade e do potencial de atratividade da área beneficiada com resultados de dinamização econômica, podendo ser medidos pela evolução do PIB, crescimento do emprego, atração de novas empresas, aumento da arrecadação tributária, incremento no consumo, ampliação do patrimônio e infraestruturas públicas, privadas e valorização da terra.

Conforme descrito no item 6.1.1, considerando toda a extensão do trecho referente à rodovia BR-116/BA, foi pago no ano de 2016 um valor aproximado de R\$ 20,6 milhões aos municípios que são interceptados pela rodovia BR-116/BA.

Ainda, os entrevistados consideram que as atividades exercidas pela concessão oneram os municípios, como se arcassem com a realização de algum serviço ou obra na rodovia, ou seja, desconhecem o sentido da concessão do serviço público e as regras impostas no contrato da concessionária, onde a mesma é a única responsável pelos investimentos realizados na rodovia, por sua conta e risco, inclusive. Ratificado quando questionados se conheciam o que é uma concessão de serviço público, acima de 70% desconhecem o tema.

Àqueles com conhecimento sobre uma concessão, informaram também que a mesma gera melhorias na qualidade e manutenção dos serviços, porém, alguns deles relataram que a cobrança do serviço é vista de modo negativo (remetendo ao que foi descrito anteriormente pelos usuários). Destaca-se a insatisfação de um entrevistado com cobrança do pedágio, comentando que *“as empresas privadas somente visam ao lucro do negócio”* e ainda, *“a concessão é uma extorsão aos cidadãos”*.

Percebe-se genericamente sobre a desinformação da população e usuários sobre às atividades realizadas por uma concessionária e a recorrente resistência à gestão privada quando da tarifação de pedágios pelos serviços prestados pela Viabahia, inclusive a associação com a questão da bitributação, sendo necessária uma campanha continuada de sensibilização cooperada, entre concessionária, ANTT e gestores municipais.

Quanto a diferenciação entre uma PPP e uma concessão, 85% declararam ter conhecimento sobre PPP, destes, 60% relacionaram a PPP a uma concessão, sem diferenciação, já comentada a diferença no capítulo 3 e reforçada no item 6.1.1.

Sobre a concessão de serviços, quando questionados sobre o conhecimento da Concessionária Viabahia, 75% afirmaram conhecer a empresa, resposta conflitante quanto o conhecimento do que é uma concessão de serviços. Inferindo-se a dissociação entre o conceito de concessão e a atuação da referida Concessionária.

Com isto, percebe-se que existe pouca informação com relação ao objetivo da concessão da rodovia e aos serviços prestados pela concessionária. Identifica-se falha da esfera pública que não divulga os benefícios provenientes da concessão, bem como a dimensão do projeto e também, não informa sobre as obrigações da concessionária, de modo a tornar o cidadão um fiscal colaborativo do contrato estabelecido.

Alguns (56%) apresentaram opinião positiva da Concessionária, relatando melhoria nas condições de segurança viária, qualidade do pavimento, redução dos

roubos e queimadas que aconteciam na rodovia, além da geração de empregos. Outros (44%) desconsideraram a qualidade dos serviços ofertados e a tarifação do pedágio e/ou lentidão na execução das obras, a exemplo da duplicação obrigatória.

O valor de pedágio tarifado para automóveis de passeio na BR-116/BA, em agosto/2016, era de R\$ 3,70 (três reais e setenta centavos), reajustados (21,62%) em dezembro/2016 para R\$ 4,50 (quatro reais e cinquenta centavos), que em conformidade com a ABCR (2017), dentre as concessionárias federais, o valor tarifado pela Viabahia é o menor, perdendo apenas para uma concessão estadual.

Ainda, buscou-se caracterizar a opinião da população a respeito da mudança de indicadores relacionados à qualidade ambiental da rodovia BR-116/BA. Variaram quanto a opinião (aumento ou redução) de determinados impactos, desconhecendo fatores de ocorrência com a operação da rodovia e consequente implantação de obras de melhorias e ampliação, ou mesmo, as medidas mitigadoras correspondentes.

Constatou-se a demanda de campanhas para informação e sensibilização, como processo continuado de educação ambiental que deve ser incrementada pela concessionária, inclusive como uma obrigação condicionada às suas licenças e autorizações, contudo deve ser reverberada amplamente pelos municípios. Há desinteresse nesta temática pela população, sendo fator contributivo primordial. Quanto à infraestrutura e segurança viária, há reconhecimento por parte da população da ação da Concessionária na melhoria destes quesitos.

6.4 GESTORES DA CONCESSIONÁRIA

No período de 20 à 30 de março foram realizadas entrevistas com gestores da Concessionária Viabahia, com o intuito de perceber a visão do empresário e investidor do ramo de concessão de rodovias.

Foram questionados aspectos relevantes, voltados à gestão e aos principais desafios encontrados, enfatizando os quesitos sobre contrato de concessão e seus riscos, principais ações voltadas aos usuários e municípios, relação com o poder concedente e investimentos realizados.

Quanto ao contrato de concessão, os gestores relataram que no lançamento do edital, as empresas responsáveis na época pelo Consórcio (Engevix, Isolux e Encalso) fizeram estudos para análise da viabilidade do negócio e composição da tarifa. Estas empresas não fazem mais parte do consórcio Viabahia, que foi vendido

em 2014 para a *PSP Investment* que, por sua vez, formalizou a empresa Roadis como responsável pela administração dos seus negócios no ramo de rodovias.

O contrato da Viabahia integra o 2º lote de concessionárias, estabelecido pelo Governo Federal, sendo diferenciado deste lote pela redação, constando cláusulas mais rígidas nos parâmetros de desempenho, por exemplo. Esta distinção faz com que a Concessionária questione o princípio da isonomia do poder público com a iniciativa privada.

Os gestores consideram a necessidade de revisão e adequação, inclusive em cumprimento a determinação de revisão quinquenal, somente havendo perspectivas neste sétimo ano de concessão, onde o governo federal autorizou a concessionária o encaminhamento de proposta, principalmente enfocando às cláusulas que são consideradas demasiadamente desproporcionais e distintas das demais concessões, a exemplo da matriz de riscos estabelecida no contrato (Quadro 7), onde a concessionária é exclusivamente responsável e sem limite. Nesta proposta, sugere-se também a alteração de algumas obrigações contratuais relacionadas à obras, pela inviabilidade de execução, em decorrência de manifestações populares contrárias e recorrentes ao empreendimento ou por revisão do custo de execução, por exemplo.

Quadro 7 - Matriz de risco e comentários dos gestores da Concessionária

(continua)

RISCO	COMENTÁRIOS
Volume de tráfego em desacordo com as projeções da Concessionária ou do Poder Concedente	Neste caso, a concessionária considera que seria passível de revisão as obrigações vinculadas à contagem de tráfego, pois em caso de redução de gatilho (modificado ao longo do tempo por alterações em rotas de fuga, por exemplo) não haveria a obrigação direta (gerada pela falta de necessidade) de determinadas obras, a exemplo de alguns trechos da BR-116/BA determinados que devem ser duplicados com o alcance do gatilho de tráfego.
Recusa do usuário em pagar a tarifa de pedágio	A concessionária não deveria arcar com o prejuízo pela recusa do cidadão ou pelo avanço à cancela do pedágio. Considera-se este item como um problema social a ser tratado.
Obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas à concessão	A concessionária concorda que as licenças, permissões e autorizações sejam de sua responsabilidade, porém, não pode ser penalizada pela morosidade dos órgãos públicos, sem estrutura para entregar as licenças no prazo, conforme determinado por lei.
Custos e despesas decorrentes de desapropriações e desocupações da faixa de domínio	A concessionária é responsável por manter a faixa de domínio sem nenhum tipo de impedimento, porém, trata-se de uma questão ampla, pois envolve a parte social no tocante à necessidade de algumas pessoas se manterem às margens da rodovia e além disto, a concessionária não tem poder de polícia para realizar a desocupação, ficando dependente de quem possui este poder.
Custos excedentes relacionados às obras e aos serviços da Concessão	Entende-se que os custos das obras são aprovados pela ANTT, portanto, seria ingerência da concessionária extrapolar os valores orçados.
Atraso no cumprimento dos cronogramas previstos no PER	Entende-se que os cronogramas das obras são aprovados pela ANTT, portanto, seria ingerência da concessionária extrapolar os prazos acordados. Ressalva foi feita para o caso de atrasos em licenças ambientais, por exemplo, que chegam a levar de 2 até 4 anos para serem emitidas.

RISCO	COMENTÁRIOS
Tecnologia utilizada nas obras e serviços da Concessão	A concessionária está de acordo com sua responsabilidade sobre este item, visto que a mesma faz os estudos e escolhas para a viabilidade das obras e serviços.
Destruição, roubo ou furto de quaisquer danos aos bens da Concessão	A concessionária considera ser desproporcional este risco, visto que o problema social é uma realidade do país, principalmente nos dias atuais, com a taxa de desemprego alcançando os maiores índices da história.
Manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou prestação de serviços	A concessionária não pode arcar com o prejuízo ocasionado por um problema social.
Gastos resultantes de defeitos ocultos da concessão	Considera-se este item desproporcional, visto que não há como prever custos de algo oculto na rodovia, a exemplo do tipo de solo existentes em alguns pontos e que contribuem para a deformação do pavimento de maneira mais acelerada.
Aumento de taxas de juros, câmbio e inflação	A concessionária está de acordo com sua responsabilidade sobre este item vinculado à qualquer tipo de negócio, porém, ressalta-se que situações de crise como a que o país está passando nos dias atuais, devem ser ponderadas.
Modificações na legislação	A concessionária não pode arcar com a imposição de alterações em legislações vigentes ou novas leis que acarretam custos não planejados anteriormente.
Recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental do sistema rodoviário	Considerando que o passivo ambiental do sistema rodoviário é proveniente de um conjunto de ações e atividades da operação da rodovia e por atividades de terceiros nos quais a concessionária não tem controle, considera-se este item desproporcional, inclusive considerando que alguns dos passivos são de difícil correção, visto que grande parte do trecho está inserido no bioma caatinga e a pega de vegetação, nos casos de recomposição de taludes é extremamente difícil nestes locais pela escassez de água.
Responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais decorrentes da operação do sistema rodoviário	A concessionária está de acordo com sua responsabilidade sobre este item, porém, ressalta-se que existe o princípio da corresponsabilidade, não eximindo a responsabilidade de outros, a exemplo do governo, responsável pela fiscalização das concessões.
Prejuízos causados à terceiros no exercício de suas atividades	A concessionária está de acordo com sua responsabilidade sobre este item.

Fonte: Elaboração própria da autora desta tese (2017).

Verifica-se que o modelo de concessão estabelece a transferência do risco para o investidor, portanto, apesar da concessionária questionar a rigidez da matriz de riscos e a diferenciação em seus parâmetros de desempenho quando comparada à outras concessões, entende-se que o contrato de concessão foi assinado com o conhecimento de todos estes itens. Apesar da concessionária ter sido vendida para a PSP *Investments*, não isenta a sua responsabilidade com relação à não aceitação dos itens citados anteriormente. Acredita-se que a revisão quinquenal é válida e necessária, pois os sete anos iniciais de concessão mostraram alguns gargalos tanto para a concessionária como para o poder concedente.

Neste caso, conclui-se que o que deve ser colocado em pauta é o trabalho em conjunto de ambas as partes na resolução dos conflitos e problemas, com o objetivo de buscar a solução e alcançar de fato, os benefícios para todos os interessados: usuários, população, poder concedente e concessionária.

De nada adiantaria a concessionária não cumprir itens contratuais por considerar desproporcional a exigência do governo ou, de nada adiantaria o governo não considerar questões, de fato, válidas à execução do contrato. O jogo contrário de interesse somente levaria o projeto ao fracasso, colocando em risco a concessão do serviço ou ainda, a devolução do projeto ao governo.

Ainda sobre o contrato, os gestores relataram os valores elevados das multas impostas no contrato. As infrações são determinadas pela Resolução nº 4071, de 03 de abril de 2013 (BRASIL, 2013) e determina as penalidades de multas que são calculadas tendo como base a Unidade de Referência de Tarifa (URT), conforme disposto no Contrato de Concessão.

Questionou-se o fato da aplicabilidade dos recursos provenientes de multas e o direcionamento dado a esta verba não ser claramente definida pelo governo.

Na Tabela 11 consta a gradação referente às penalidades de multas:

Tabela 11 - Penalidades de multas aplicadas às concessionária

Grupo	Multa (URT)	Valor (R\$)
I	100	450.000,00
II	165	742.500,00
III	275	1.237.500,00
IV	413	1.858.500,00
V	550	2.475.000,00

Fonte: Brasil (2013).

A respeito do desdobramento das ações realizadas pela concessionária, os gestores informaram três principais grupos beneficiados, sendo: usuários, população dos municípios e administração pública (Quadro 8).

Quadro 8 - Grupos beneficiados pelas ações da Concessionária Viabahia

GRUPO	COMENTÁRIOS
Usuários	A concessionária considera a questão da segurança viária o maior ganho para os usuários da rodovia BR-116/BA. Nos Gráficos 34 a 38, foram apresentados indicadores relacionados à acidentes e atropelamentos e verifica-se que os números vêm reduzindo ao longo do tempo. Observa-se em alguns casos, uma crescente nos números até os anos de 2012 / 2013, conjectura-se que esta situação foi decorrente ao melhor desempenho da rodovia, ou seja, maior qualidade do pavimento e seus elementos, propiciando aos motoristas maior velocidade. Nestes mesmos anos, foram intensificadas as campanhas relacionadas “à vida” e iniciada a implantação dos radares. A partir disto, percebe-se uma redução nos números.
População dos municípios	Os entrevistados relataram, com exceção dos municípios maiores e mais expressivos na região, que a rodovia intercepta pequenas cidades que basicamente vivem da contribuição dos impostos pagos devido à execução de obras e serviços. Conforme apresentado no item 6.1.1 desta tese, no ano de 2016 foram pagos um total aproximado de R\$ 20,6 milhões aos municípios que são interceptados pela rodovia BR-116/BA. Foi citada também a questão da empregabilidade nas praças de pedágio e bases. A Viabahia possui em seu quadro pessoas contratadas no início da concessão e que estão até o momento atuando como agentes na rodovia, isto representa a manutenção de vagas de emprego. Além disto, a população se beneficia com diversas ações que são realizadas pela concessionária, a exemplo de ações educacionais e sociais realizadas pelas equipes internas.
Administração Pública	De modo geral, a Concessionária desafoga os cofres públicos no tocante à investimentos em infraestrutura de transporte, principalmente com o atual cenário da economia brasileira, onde o setor público encontra-se em falência crescente devido ao rombo em suas contas. Considera-se ainda que, a concessionária coopera com a PRF através do monitoramento da rodovia e filmagens disponibilizadas, visto que a polícia não possui esta estrutura. Além disto, a concessionária é responsável por destinar uma verba pré-definida para a ANTT e PRF, voltadas à fiscalização e segurança no trânsito.

Fonte: Elaboração própria da autora desta tese (2017).

Quanto aos indicadores de acidentes (Figuras 34 a 38), observou-se uma redução de 34% nos acidentes com mortes, 28% nos acidentes com vítimas, 15% nos acidentes sem vítimas, 25% de redução nos atropelamentos com morte e 62% nos atropelamentos sem morte.

Barella (2003) ratificou que as rodovias concessionadas reduzem as estatísticas de diminuição de mortes e de acidentes, além de aumentar o conforto, a segurança, sinalização, inovação tecnológica e prestação do serviço ao usuário.

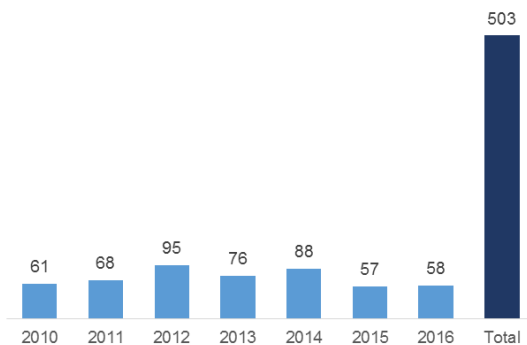
Branco (2002) quando estimou os ganhos com as concessões no estado de São Paulo também indicou a redução de acidentes e Azeredo (2004) relatou que estradas em más condições de conservação aumentaram em até 50% os índices de acidentes.

Foram citados ainda, dois parâmetros de desempenho que estão diretamente ligados à redução do número de acidentes, sendo os atendimentos de emergência médica e mecânica com o contrato prevendo socorro em até 15 e 20 minutos, respectivamente.

Entre os anos de 2011 e 2016 (Tabelas 12 e 13) constam os informes de tempo de atendimento, sendo identificada apenas uma situação na qual o tempo definido não

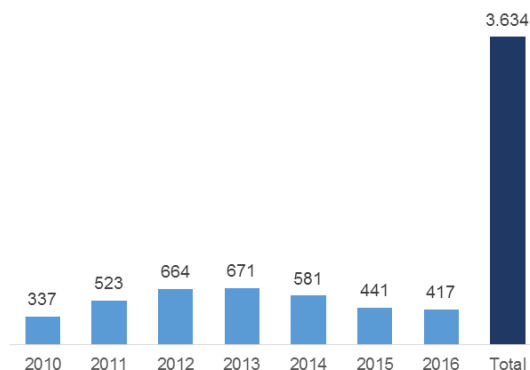
foi alcançado, possivelmente, decorrente de algum acidente atípico, que tenha travado por completo a acessibilidade.

Figura 34 - Número de acidentes com morte na rodovia BR-116/BA



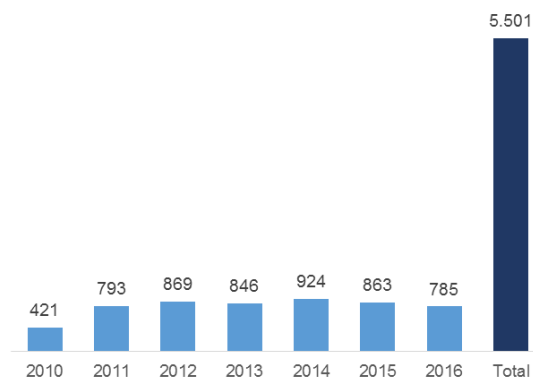
Fonte: Viabahia (2017).

Figura 35 - Número de acidentes com vítima na rodovia BR-116/BA



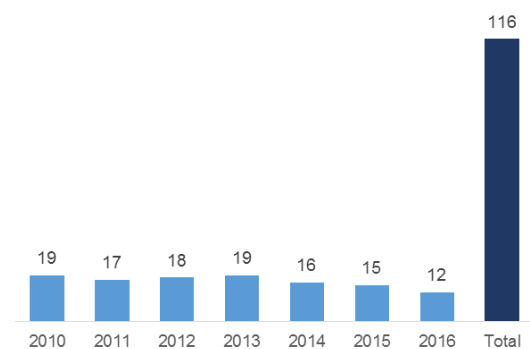
Fonte: Viabahia (2017).

Figura 36 - Número de acidentes sem vítima na rodovia BR-116/BA



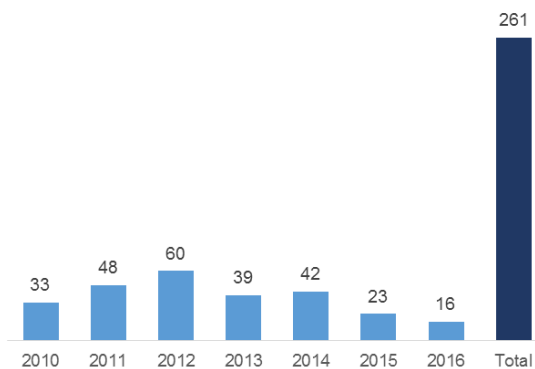
Fonte: Viabahia (2017).

Figura 37 - Número de atropelamentos com morte na rodovia BR-116/BA



Fonte: Viabahia (2017).

Figura 38 - Número de atropelamentos sem morte na rodovia BR-116/BA



Fonte: Viabahia (2017).

Tabela 12 - Tempo médio de atendimento a emergência médica (min:seg)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Janeiro	08:34	10:07	11:30	09:47	09:51	11:27
Fevereiro	08:17	12:05	13:04	07:59	10:12	09:53
Março	09:33	10:02	12:30	09:58	07:22	10:18
Abril	08:41	11:09	13:48	08:35	11:21	10:08
Mai	09:18	12:50	10:55	07:40	08:13	10:08
Junho	09:09	12:28	13:34	10:30	10:49	10:19
Julho	09:20	12:20	13:23	08:16	10:40	10:02
Agosto	10:13	10:12	11:56	11:48	11:05	11:41
Setembro	09:25	12:14	12:53	11:54	10:16	10:37
Outubro	11:21	12:20	12:46	08:10	10:16	09:29
Novembro	10:34	10:59	11:15	08:27	09:25	11:34
Dezembro	10:25	12:19	12:39	10:35	09:34	09:54

Fonte: Viabahia (2017).

Tabela 13 - Tempo médio de atendimento a emergência mecânica (min:seg)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Janeiro	06:10	11:06	11:52	09:46	09:44	09:43
Fevereiro	07:24	14:01	11:05	11:15	11:28	09:35
Março	07:19	12:01	12:04	08:50	11:19	08:14
Abril	08:19	13:08	14:49	09:54	12:17	08:46
Mai	08:05	15:08	17:00	10:48	10:04	08:46
Junho	08:26	14:56	16:35	11:39	08:56	08:58
Julho	07:34	11:06	12:33	09:38	10:49	07:55
Agosto	08:27	11:30	13:16	10:57	08:15	09:26
Setembro	11:45	12:30	09:50	10:06	06:37	08:28
Outubro	11:38	13:14	17:03	09:59	06:37	09:24
Novembro	12:15	13:21	13:00	11:16	07:21	10:29
Dezembro	11:24	13:48	14:15	09:47	07:55	10:21

Fonte: Viabahia (2017).

Relacionado ao canal de atendimento ao usuário, conhecido como 0800, a concessionária relatou que por mês, recebe aproximadamente três mil ligações. Para se ter ideia, no mês de junho de 2016 (considerado de alto fluxo de veículos devido aos festejos juninos), foram recebidas 2.800 ligações para obtenção de maiores informações sobre as condições da rodovia e 685 ligações para obtenção de orientação e informações sobre congestionamentos. Aproximadamente 450 ligações estão relacionadas à solicitação de ressarcimentos provenientes de algum prejuízo que o usuário tenha sofrido devido à operação da rodovia.

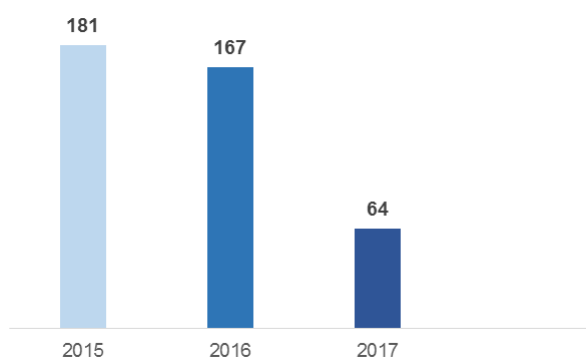
Estes dados confirmam que os usuários utilizam os canais de comunicação com a concessionária, bem como mantem o direito de questionamento enquanto usuário do serviço concedido.

Sobre os impactos ambientais causados devido à operação da rodovia, o maior deles é a redução da biodiversidade, expressivamente relacionada ao índice de atropelamento da fauna silvestre.

Foram registradas 181 e 167 espécies de animais silvestres atropelados e afugentados, em 2015 e 2016, respectivamente; em 2017, até o mês de julho foram atropelados e afugentados 64 animais silvestres (Figura 39).

Há demanda às medidas mitigadoras a serem estudadas e implantadas pelas concessionárias. A Viabahia informou que, junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais (IBAMA), tem acompanhado os dados de atropelamento, como implantado medidas mitigadoras para minimizar este impacto.

Figura 39 - Atropelamentos e afugentamentos (fauna silvestre) na BR-116/BA (2015 – jul./2017)



Fonte: Viabahia (2017).

A concessionária relatou que executa diversas ações relacionadas ao Programa de Proteção à Fauna vinculado à sua Licença de Operação. A cada três meses é realizado treinamento de reciclagem com todos os responsáveis pela inspeção de tráfego, pois estes profissionais são os responsáveis por identificar e registrar os animais feridos ou atropelados em toda a extensão da rodovia.

Identificou-se também que a concessionária possui parceria com clínicas veterinárias e com a Universidade Federal da Bahia (UFBA) para o tratamento e recuperação de animais feridos e posterior reinserção ao meio.

Após os devidos registros, os animais mortos são enterrados na faixa de domínio da rodovia, longe de cursos d'água e áreas de proteção. Os animais mortos em bom estado de conservação são encaminhados ao Museu da UFBA para estudos e empalhamento. Caso o animal seja de importante valor genético, devido à ameaça

de extinção, a Concessionária encaminha o material genético para o Instituto Chico Mendes de Conservação a Biodiversidade (ICMBio) para estudos e pesquisas.

Um das medidas implantadas pela concessionária são as passagens de fauna, que induzem os animais a utilizarem outros meios para atravessar a rodovia, que não seja atravessar a pista (este tipo de medida foi adotada devido ao maior número de animais serem mamíferos e répteis). A passagem mais utilizada pela concessionária é a adaptação de bueiros secos e/ou intermitentes para esta ação.

A discreta redução no número de acidentes apresentada no Gráfico acima (Figura 39) demonstra que as ações realizadas em cumprimento ao Programa de Proteção à Fauna vêm surtindo efeito, porém, verifica-se que a medida mitigadora mais importante (implantação da passagem de fauna), alcançará seu objetivo, reduzindo ainda mais os números apresentados no Gráfico acima (Figura 39) após a sua completa implantação.

Foi relatado ainda que, a concessionária sofre com o vandalismo nas passagens de fauna, onde frequentemente são roubadas ou danificadas as telas utilizadas na implantação. Ainda que se registre os boletins de ocorrência, cabe a concessionária repor as telas independentemente do número de roubos ou danos encontrados, reportando novamente ao Quadro 5 que trata dos riscos embutidos no contrato de concessão.

A concessionária informou que são realizadas ações de educação ambiental e comunicação social ao longo da rodovia, abordando as informações aos motoristas, principalmente os caminhoneiros, à população e crianças da região. Apesar destas ações, percebe-se o pouco entendimento dos cidadãos neste quesito.

Não há obrigação de monitoramento relativo aos animais domésticos, os quais são de responsabilidade dos proprietários, que devem mantê-los fora do alcance da rodovia. Cabe a concessionária monitorar a existência de cercas dos proprietários, além dos achados serem removidos a local seguro. No segundo semestre de 2016 ocorreram 48 acidentes com colisão em cavalos, por exemplo.

Por fim, a concessionária informou que os recursos para investimentos em obras são realizados através de financiamentos provenientes do BNDES. Com o cenário econômico desfavorável, com os escândalos de corrupção envolvendo grandes obras de infraestrutura, cofres públicos e as maiores empresas do país, o financiamento tem sido cada vez mais escasso e de difícil acesso. Esta informação

reforça a matéria exposta pela revista Exame (2017) que pontua a redução de créditos disponibilizados pelo BNDES e consequente atraso em obras.

Inclusive, foi destacado pelos gestores que a empresa está trabalhando em conjunto com a ANTT a revisão do escopo do contrato de concessão, considerando a revisão de parâmetros de desempenho e obrigação de implantação de determinados tipos de obras.

Por fim, pontuou-se que a burocracia existente em todas as esferas públicas e a total incapacidade de gestão atingem diretamente as concessões de rodovias, pois mascara-se o repasse de fragilidades do Poder Público para a iniciativa privada. Diante de tamanha crise econômica vivenciada no Brasil, com rombos bilionários nos cofres públicos e escândalos de corrupção, arrisca-se a dizer que as concessões de serviços são consideradas alavancas de oportunidades para desafogar os investimentos em infraestrutura, aliviar a dívida pública, e estimular a revitalização de movimentações financeiras e consequente desenvolvimento.

7 CONSIDERAÇÕES E RECOMENDAÇÕES

Definida em função dos serviços que presta à sociedade, a infraestrutura de transporte facilita a realização das atividades produtivas e sociais. Ao propiciar condições para o crescimento econômico, torna-se essencial ao desenvolvimento, embora não seja suficiente para o induzir. A rodovia está ligada não somente ao meio de transporte de cargas e passageiros no tráfego brasileiro, mas também à sua influência econômica, política e social sobre as regiões atravessadas.

Sob a influência econômica, abrem-se novos horizontes ao desenvolvimento, pela circulação rápida de produtos, possibilitando a exploração de regiões, além da ligação de polos potencialmente ricos que através das rodovias permite a consolidação da economia regional.

Quanto aos vetores sociopolíticos, defende-se a ideia de que rodovias possibilitam o alargamento das fronteiras internas formando novos aglomerados humanos que, futuramente, irão se transformar em cidades que constituirão as células do desenvolvimento. Além disto, os municípios atravessados recolhem impostos possibilitando investimentos no desenvolvimento local a depender de seus gestores.

É inevitável perceber que a qualidade das rodovias concedidas em relação às mantidas sob gestão pública se deve à atuação concentrada em cada trecho por uma empresa de propósito específico, que cumpre um programa estabelecido em contrato, com metas de investimentos, qualidade da operação e do atendimento aos usuários.

Considera-se a imprescindibilidade da parceria entre o setor público e privado na gestão dos serviços de infraestrutura rodoviária, através dos diversos programas do governo, seja pela dimensão territorial, gestão estatizante com recursos mal planejados e aplicados, cenário de contenção para investimentos a curtíssimo prazo, aumento exponencial da frota e dependência do modal rodoviário, condições de trafegabilidade inseguras, um planejamento e execução de requalificação, manutenção e incremento da qualidade das rodovias existentes.

Arrisca-se dizer que, atualmente, as parcerias junto à iniciativa privada seria a única alternativa do Governo para impulsionar as melhorias necessárias na infraestrutura rodoviária do país e, conseqüentemente, promover o desenvolvimento intrínseco ao mesmo visto que o poder público se encontra em constante declínio técnico e financeiro e sua incapacidade de gestão permanece em evidência.

A Viabahia faz parte do PIL do Governo Federal e desde 2009 administra as rodovias BR-324 e BR-116 no estado da Bahia. As melhorias para os usuários e municípios atravessados pelas rodovias são percebidas através da agilidade de atendimento que acarreta na redução do índice de acidentes fatais, pelos serviços constantes de conservação e pela geração de emprego e imposto recolhido por cada município, considerando que grande parte deles tem economia pautada no setor de comércio e agricultura. Além disto, as melhorias das rodovias contribuem para o escoamento de cargas e movimentação de norte ao sul do país.

São notórios os benefícios que uma rodovia de qualidade e segura trazem aos usuários e à população dos municípios lindeiros de maneira geral, porém, é necessária atenção aos impactos que a mesma pode acarretar em decorrência de sua execução e operação e isto foi o que impulsionou o desenvolvimento deste trabalho.

Um dos principais entraves levantados refere-se à lentidão existente no processo de análise e emissão das autorizações e licenças. Verifica-se que existe uma burocracia muito grande que envolve os processos tanto nos órgãos competentes pela emissão das autorizações e licenças, como por parte da própria agência fiscalizadora, que não possui sintonia perfeita com os demais órgãos e algumas vezes, torna os processos demasiadamente engessados.

Outro desafio identificado e enfrentado pela Concessionária é ser aceita pelos cidadãos que questionam a cobrança do pedágio e reportam para a concessionária questionamentos que deveriam ser esclarecidos de modo geral, pela esfera pública, visto que as concessões tratam-se de programas governamentais para o incentivo e melhoria da infraestrutura rodoviária e o estudo mostrou que a resistência está relacionada à falta de cultura referente ao serviço prestado, considerando que a concessionária está apenas no seu 7º ano de concessão dos 25 concedidos.

Ainda que a Concessionária realize ações informativas, de comunicação social e educação ambiental, existe o olhar negativo pelo pagamento da tarifa de pedágio. Assim, de modo a buscar a solução para este tipo de problema, deveria haver de fato, uma parceria entre as partes, onde poder concedente, municípios beneficiados e concessionária pudessem realizar um trabalho com melhores frutos relacionados ao objetivo e serviços prestados por uma concessão. Ao final, o que se percebe é que os esforços são realizados individualmente e o problema não é resolvido. O poder concedente transfere o risco e aguarda que a concessionária os resolva sozinha, a concessionária realiza as ações e não alcança grande aceitação.

Verifica-se também que os próprios representantes dos governos municipais desconhecem o propósito da concessão de serviços públicos e os impactos decorrentes da operação da rodovia. De maneira geral, os mesmos percebem a concessão como positiva pelo desenvolvimento que traz à região, mas pouco conectam aos impactos negativos ou ainda, se conectam, de maneira superficial, a exemplo da questão ambiental, o que é inadmissível do ponto de vista de sustentabilidade em pleno século XXI.

Observa-se ainda o desconhecimento dos representantes públicos com relação ao ISS recolhido por seu município e o uso que é feito do mesmo. Isto demonstra a falta de transparência pública com relação aos recursos recebidos e aplicados. Esta observação também é válida para a população dos três municípios contemplados na pesquisa. A falta de transparência pública e o desconhecimento dos cidadãos com relação aos recursos de seus municípios, dificulta a cobrança e exigência destes com o governo que os representa.

Percebeu-se ao longo deste trabalho que muitas vezes a burocracia existente na esfera pública é repassada para a esfera privada, ou seja, para a concessionária, que acaba sofrendo o ônus dos atrasos de análises e aprovações realizadas lentamente. Se o propósito da concessão tem como característica a transferência dos riscos, o governo poderia repensar também, se a esfera privada, ainda que fiscalizada por sua agência reguladora, não conseguiria gerir suas concessões sem ter a necessidade de se esbarrar em tanta burocracia que acaba por engessar e dar maior lentidão aos processos, fazendo com que a concessão do serviço seja, muitas vezes, confundida com a própria esfera pública.

É notório o descompromisso da esfera pública que extrapola na prática a transferência da responsabilidade. Os entes legal e formalmente responsáveis não assumem seus quinhões quanto ao tratamento e reabilitação de animais domésticos atropelados por exemplo, repassando para a concessionária o problema, que por sua vez, não consegue êxito no processo por tratar-se de itens não firmados na concessão.

Como alternativa, a concessionária busca parceria com os municípios, sendo recorrentemente abortado o processo, pois a parceria prevista pela esfera pública requer que a entidade privada arque com todos os custos e responsabilidades sem nenhuma contrapartida pública.

A falta de aderência pública no processo de gestão, baseado nos exemplos citados acima, comprometem o desempenho de gestão da concessionária, pois, apesar desta atuar como agente facilitador de ações com o intuito de colaborar com os municípios, principalmente através da estrutura que possui, esbarra na falta de compromisso, indisponibilidade e continuidade de atividades de responsabilidade da esfera pública, como por exemplo, no caso de suporte à animais domésticos atropelados.

As dificuldades de aportes financeiros para continuidade dos investimentos previstos em contrato também é item limitador do projeto, gerando atrasos nas entregas. Importante ressaltar que a arrecadação do custo do pedágio não suporta bancar os investimentos nas melhorias de infraestrutura da rodovia. Inclusive, ressalta-se que estes investimentos são pagos através dos ajustes tarifários anuais, reequilibrando-se o projeto até o final da concessão, conforme os requisitos contratuais são cumpridos e entregues à agência reguladora. Importante frisar ainda que, quando existem atrasos por parte da concessionária, este mesmo ajuste de tarifa sofre um déficit, sendo reajustado para um valor abaixo do cobrado no ano vigente.

De modo geral, o usuário tem visão positiva (apesar de ver a cobrança da tarifa de maneira negativa) sobre os serviços prestados pela Concessionária e compreendem as melhorias na qualidade da rodovia, desta maneira, entende-se que o objetivo da concessão do serviço de fato foi atendido, pois o foco é a segurança do usuário.

Sobre a população dos municípios, verifica-se que os mesmos reconhecem as melhorias encontradas na rodovia, porém, também compreendem como negativo o pagamento da tarifa do pedágio, que é a condição de remuneração única dos serviços administrados sob o regime de concessão, além das receitas acessórias.

A população dos municípios, de maneira geral, entende as mudanças positivas causadas na agricultura, comércio e indústria, ocasionadas pela operação da capacidade da rodovia, ademais do aumento de emprego e renda.

É elevado o número de pessoas que desconhecem a contribuição referente ao imposto sobre a prestação de serviços recebidos tanto da Concessionária como das empresas terceirizadas que executam as obras ou fazem a manutenção da rodovia.

Considerando que a grande maioria dos municípios interceptados pela BR-116/BA sobrevivem do comércio e agricultura, a arrecadação do ISS proporciona um aumento das verbas públicas para investimentos diversos.

Também é elevado o número de pessoas que não compreendem os impactos ao meio ambiente e isto é válido para os gestores públicos, população dos municípios e usuários. Este ponto pode ser entendido como grave, pois mostra a falta de opinião ambiental dos agentes públicos e privados, relacionados aos aspectos e impactos ambientais. Mais grave ainda é a falta de discernimento com relação às consequências acarretadas pelos impactos, a exemplo da redução da biodiversidade da fauna silvestre. Apesar da Concessionária realizar ações voltadas para Educação Ambiental nos municípios, a aceitação e aderência ainda é baixa, inclusive dos próprios municípios que algumas vezes consideram que as ações ambientais deveriam ser voltadas a investimentos públicos, a exemplo, reforma de escolas e praças. Este ponto demonstra a falta de seriedade com que assuntos ambientais ainda são tratados no país.

Por parte da concessionária, identifica-se a rigidez do contrato de concessão com riscos altos ao investidor e a transferência de problemas, a exemplo de questões sociais, da esfera pública à esfera privada. A matriz de risco presente no contrato de concessão, talvez seja o maior desafio do empreendedor, juntamente com o atual cenário econômico e os entraves nas linhas de créditos para financiamento de obras.

Conforme dito anteriormente, o modelo de concessão estabelece a transferência do risco para o investidor, portanto, apesar da concessionária questionar a rigidez da matriz de riscos e a diferenciação em seus parâmetros de desempenho quando comparada à outras concessões, entende-se que o contrato de concessão foi assinado com o conhecimento de todos estes itens. Deste modo, o que se deve levar em consideração é o trabalho em conjunto de ambas as partes na resolução dos conflitos e problemas, com o objetivo de buscar a solução e alcançar de fato, os benefícios para todos os interessados: usuários, população dos municípios, poder concedente e concessionária.

Percebe-se que a concessionária possui estrutura completa para a operacionalização da rodovia, contribuindo com o desenvolvimento do Estado da Bahia, e suporte à PRF, especificamente com os municípios interceptados pela BR-116/BA.

O contrato de concessão é o instrumento básico da relação entre a esfera pública e a privada, portanto, é imprescindível entender que situações como prostituição, tráfico de drogas e violência não são possíveis de serem resolvidos pela concessionária, que não possui poder de polícia, e que, por este motivo não são

previstas como obrigações contratuais. Ressalta-se a previsão do referido contrato de vinte e cinco anos de prestação de serviços e atualmente, a concessionária está em seu sétimo ano de concessão. Ou seja, o processo de gestão encontra-se em estágio inicial e ainda é visto com cautela por muitos dos envolvidos.

Importante relatar que o contrato de concessão propõe a possibilidade de revisão contratual a cada cinco anos de gestão. Conforme dito anteriormente, a Concessionária hoje está em seu sétimo ano de administração e somente agora, no ano de 2017, a agência fiscalizadora permitiu o envio da proposta de revisão do contrato, quando este deveria ter sido feito em 2014. Esta revisão permite o reequilíbrio financeiro do contrato e a avaliação da necessidade ou permuta de obras elencadas anteriormente, que podem sofrer alterações devido às características desenvolvidas em meios urbanos e necessidades populacionais. Todo o processo de revisão passa pela análise da esfera pública e deve ser aprovada pela população e municípios lindeiros envolvidos, através da realização de audiências públicas.

O atraso no processo de revisão contratual gerou defasagem financeira do contrato e punições devido à inviabilidade de execução de obras, a exemplo de obras obrigatórias no contrato e não aceitas pela população que se posiciona através da paralisação do fluxo viário na rodovia, queima de pneus e manifestações diversas, além de vandalismo com os equipamentos da concessionárias e empreiteiros.

Apesar da atual defasagem financeira do projeto, observa-se que, quando firmada a revisão contratual, a concessionária poderia aumentar os recursos humanos envolvidos na fiscalização da rodovia, contribuindo assim no combate a ações irregulares de usuários e lindeiros, como corte de árvores, poluição de recursos hídricos e implantação de acessos indevidos, além de maior suporte mecânico e de emergência aos usuários.

Recomenda-se que sejam priorizados estudos e ações futuras para a melhor compreensão do serviço de concessão e priorização da minimização dos impactos socioambientais e econômicos, incrementando:

a) Ao poder concedente:

- Reuniões e ações para promoção da divulgação do propósito de uma concessão de serviços de infraestrutura, identificando os benefícios para o país, estados, municípios e cidadãos, com a finalidade de promover o Programa Federal de Concessão de Rodovias entre os interessados;

- Atenção por parte da agência fiscalizadora (ANTT) e IBAMA ao principal impacto ambiental causado pela operação da rodovia: o atropelamento da fauna silvestre. A esfera pública deve trabalhar em conjunto com foco no resultado final e não na transferência de responsabilidades.

b) Aos municípios:

- Selecionar profissionais capacitados para os cargos de gestão, além de promover a capacitação técnica e qualificação destes;
- Promover, obrigatoriamente, a integração e transparência dos gestores municipais com suas equipes de gestão de secretariados e munícipes para conhecimento das contas públicas e uso de verbas arrecadadas de impostos;
- Realizar ações em conjunto com a concessionária e gestores municipais, de maneira a alinhar os interesses com foco no objetivo central da concessão e seus benefícios;
- Investir e promover a educação ambiental continuada em programas de educação ambiental dos municípios.

c) À concessionária:

- Realizar maior investimento em ações de comunicação social e ambiental junto aos municípios, com reuniões públicas, por exemplo, levando informação sobre as ações executadas pela concessionária e seus benefícios;
- Divulgar, de modo mais efetivo, os resultados alcançados pela segurança viária na redução de acidentes e atropelamentos ao longo dos anos;
- Divulgar, de modo mais efetivo, a riqueza da biodiversidade existente em todo o seu trecho concedido, apresentando os indicadores de acidentes com animais silvestres e os resultados alcançados pela implantação das passagens de fauna;
- Investir e promover em ações de educação ambiental continuada aos usuários e população atingida.

Respondendo ao problema de pesquisa delineado nesta tese “de que maneira os agentes públicos e privados opinam sobre os aspectos contributivos ou deficitários da concessão da BR-116/BA?”, concluiu-se que os agentes públicos e privados

reconhecem a importância dos serviços prestados pela Concessionária Viabahia e a melhoria da infraestrutura e segurança viária.

Esta conclusão confirma também a hipótese traçada para o problema delineado onde “o processo de gestão neste prazo de sete anos da concessão do serviço público na BR-116/BA, desencadeou incremento na infraestrutura, segurança viária e preservação ambiental.

Com relação à qualidade ambiental, verificou-se que é necessário, com urgência, maior atenção, informação e ação por parte de todos os envolvidos, sejam agentes públicos ou privados, pois o maior impacto causado pela operação da rodovia diz respeito ao atropelamento da fauna silvestre e, notoriamente, foi percebida a falta de informação, falta de conhecimento e falta de iniciativa por parte dos envolvidos.

Importante ressaltar que o sucesso de qualquer projeto requer esforço continuado de todas as partes. No caso de uma concessão de rodovias, cabe à concessionária prestar serviço de qualidade aos usuários e incentivar o desenvolvimento da região atravessada pela rodovia. Cabe ao poder concedente fiscalizar o contrato e agir como facilitador para a concessionária executar suas atividades. Aguardar que a concessionária, através transferência das responsabilidades, imputada contratualmente na matriz de riscos, arque com todas as soluções sem prestar o devido apoio, pode prejudicar o objetivo final do projeto e o sucesso do propósito da concessão.

Este estudo contribuirá para que a Viabahia e demais concessionárias do país, tomem como referência a opinião dos agentes impactados na gestão rodoviária, potencializando alvos que podem ser aprimorados pelas concessionárias e trabalhado junto aos agentes públicos municipais e população envolvida, com o propósito único de obter sucesso ao projeto de concessão.

REFERÊNCIAS

- ABCR - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS. [Portal institucional]. 2017. Disponível em: <<http://www.abcr.org.br>>. Acesso em: 15 jun. 2017, 10:14:30.
- ABCR - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS. **Relatório anual (2015)**. Disponível em: <<http://www.abcr.org.br/RelatoriosAnuais/Digital2013/>>. Acesso em: 28 maio 2015, 16:30:30.
- ALMAS, R. S. ; LONGUINHOS, M. A. A. Setor de serviços e dinâmica econômica no município de Vitória da Conquista/BA. In: ENCONTRO BAIANO DE GEOGRAFIA, 8., 2011, Vitória da Conquista. **Anais...** 2011. p.1-20.
- ANDRADE, M. O. ; MAIA, M. L. A. Limitações e alcances das infraestruturas rodoviárias para o desenvolvimento regional. In: ENCONTROS NACIONAIS ANPUR, DESENVOLVIMENTO, PLANEJAMENTO E GOVERNANÇA. Recife, 2013. **Anais...** 2013. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/viewFile/4376/4245>>. Acesso em: 14 jun. 2015, 20:45:30.
- ANDRADE, M. O. ; MAIA, M. L. A. Impactos de investimentos em infraestruturas rodoviárias sobre o desenvolvimento regional no Brasil - possibilidades e limitações. **Revista Transportes**, São Paulo, v. 23, n. 2, p. 90-99, 2015. Disponível em: <<https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/viewFile/797/571>> Acesso em: 14 mar. 2013, 22:35:02.
- ANTT - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Histórico da empresa (2016)**. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4978/Historico.html>>. Acesso em: 30 maio 2016, 9:35:12.
- ANTT - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Concessões Rodoviárias (2016)**. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/5261/Concessoes_Rodoviaras.html> Acesso em: 30 maio 2015, 16:30:20.
- AVALOS, M. S. **Qualidade de viagens em rodovias e consequências de reconstrução e manutenção**. 109p. 2005. Tese (Doutorado)- Escola de Engenharia de São Carlos. Universidade de São Paulo. São Carlos, 2005.
- AZEREDO, L. C. L de. **Investimento em infraestrutura no Plano Plurianual 2004-2007: uma visão geral**. Brasília: IPEA, 2004. 47 p. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1024.pdf>. Acesso em: 6 set. 2015, 11:55:32.
- BAER, W. A. **Economia brasileira**. São Paulo: Nobel, 2009. 512 p.

BANCO DE INFORMAÇÕES E TRANSPORTES – BIT. **Mapas**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/bit/#bit>>. Acesso em: 12 jun. 2015, 12:15:12.

BANISTER, D. ; BERECHMAN J. **Transport investment and economic development**. London: UCL, 2000.

BARBO, A. R. C. e cols. A Evolução da regulação nas rodovias federais concedidas. **Revista Eletrônica ANTT**, Brasília, v. 2, n. 2, nov. 2010. Disponível em: <www.antt.gov.br/revistaantt/ed3_asp/ed3-artigosEvolucao.asp>. Acesso em: 25 maio 2015, 17:35:14.

BARBOZA, M. A. M. A ineficiência da infraestrutura logística no Brasil. **Revista Eletrônica Portuária de Economia e Negócios**, Itajaí, ano 15, ed. 175. Disponível em: <<http://www.revistaportuaria.com.br/noticia/16141>>. Acesso em: 6 set. 2015, 10:40:23.

BARELLA, R. M. **Concessão de rodovias: uma análise crítica**. 198 p. 2003. Dissertação (Mestrado)- Escola de Administração de Empresas. Fundação Getúlio Vargas - FGV. São Paulo, 2003.

BARTHOLOMEU, D. B. **Quantificação dos impactos econômicos e ambientais decorrentes do estado de conservação das rodovias brasileiras**. 159 p. 2006. Tese (Doutorado)-Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz. Universidade de São Paulo - USP. Piracicaba, 2006.

BITTENCOURT, E. R. **Caminhos e estradas na Geografia dos transportes**. Rio de Janeiro: Letra Viva, 1958. 392p.

BOAVENTURA, E. M. **Metodologia da pesquisa: monografia, dissertação e tese**. 1. ed. São Paulo: Atlas, 2011. 160p.

BOLÍVAR, P. ; CAMPOS NETO, C. A. da S. **Infraestrutura econômica no Brasil: diagnósticos e perspectivas para 2025**. Brasília: Ipea, 2010. 581 p. Livro 6, v. 1.

BRANCO, A. M. **Concessão de rodovias: um programa de sucesso**. São Paulo: ABCR, 2002.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil (1988)**. Brasília: Presidência da República. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 25 maio 2015, 21:58:01.

BRASIL. **Lei nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995**. Brasília: Presidência da República, 1995a. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8987cons.htm>. Acesso em: 25 maio 2015, 21:45:15.

BRASIL. **Lei nº. 9.074 de 7 de julho de 1995**. Brasília: Presidência da República, 1995b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9074cons.htm>. Acesso em: 25 maio 2015, 23:12:01.

BRASIL. **Lei nº 11.079 de 30 de dezembro de 2004**. Brasília: Presidência da República, 2004a. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/l11079.htm>. Acesso em: 25 maio 2015, 23:55:01.

BRASIL. **Lei nº 11.428 de 22 de dezembro de 2006**. Brasília: Presidência da República, 2006. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/l11428.htm>. Acesso em: 26 jun. 2015, 21:58:01.

BRASIL. **Lei nº 12.651 de 25 de maio de 2012**. Brasília: Presidência da República, 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12651.htm>. Acesso em: 19 abr. 2016, 21:45:01.

BRASIL. **Resolução nº 4071**. Brasília: Presidência da República, 2013. Disponível em: <<https://www.diariodasleis.com.br/busca/exibelink.php?numlink=1-8-34-2008-04-23-2665>>. Acesso em: 19 mar. 2017, 21:15:10.

BRESSER PEREIRA, L. C. A reforma do Estado nos anos 90: lógica e mecanismos de controle. **Cadernos MARE**, n. 1, 1997. Disponível em: <<http://www.planejamento.gov.br>>. Acesso em: 7 set. 2015, 21:58:01.

CARACIK, R. Infraestrutura logística: não temos mais tempo. **Anuário NTC & Logística 2006/2007**, São Paulo, n. 3, p. 53-64, 2007.

COSTA, L. P. et al Mammal conservation in Brazil. **Conservation Biology**, v. 14, n. 6, p. 1574-1579, 2005.

CNT - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES. **Pesquisa CNT de rodovias 2014**: relatório gerencial. Brasília, 2014. Disponível em: <http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Downloads/Edicoes//2014/Relat%C3%B3rio%20Gerencial/Pesquisa_CNT_de_Rodovias_2014_LOW.pdf>. Acesso em: 23 maio 2016, 21:20:45.

DEPINÉ, F. D. C. **Concessão de rodovias**: modalidades e formas de remuneração do concessionário. 184p. 2010. Dissertação (Mestrado)-Departamento de Direito, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC/SP. São Paulo, 2010.

DESCARTES, R. **Discurso do método**. São Paulo: Martins Fontes, 2001. 102 p.

DI PIETRO, M. S. Z. **Direito administrativo**. 27. ed. São Paulo: Atlas, 2014. 1063p.

DI PIETRO, M. S. Z. **Parcerias na administração pública**: concessão, permissão, franquia, terceirização, parceria público-privada e outras formas. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2009. 568 p.

DNIT - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Manual de Conservação Rodoviária**. Publicação IPR-710. [S.I.], 2005.

DUARTE, A. S. S. **Concessões de rodovias federais brasileiras**: uma proposta para gestão das receitas extraordinárias a favor da modicidade do pedágio. 105p. 2012. Dissertação (Mestrado)-Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília – UNB. Brasília, 2012.

DUARTE, F.M.R. **Aspectos jurídicos das rodovias**. São Paulo: Mauad, 1997. 152p.

DUARTE, F. M. R. **Estudos e Pareceres de Direito Rodoviário**. Rio de Janeiro, RJ: Temas & Idéias, 2002. 277p.

DUARTE, F. M. R. **Concessão e administração de rodovias**. Porto Alegre: Notadez, 2009. 275p.

FONSECA, G. A. B. et al. Lista anotada dos mamíferos do Brasil. **Occas. Pap. Conserv. Biol.**, p. 1-38, 1996.

FRANÇA, M. A. de C. **Parceria público-privadas**: repartição objetiva de riscos. 170p. 2011. Tese (Doutorado)- Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2011.

FREITAS, N. B. Urbanização e modernização industrial das cidades médias da Bahia: um olhar sobre Feira de Santana. In: LOPES, D. M. ; HENRIQUE, W. (Org.). **Cidades médias e pequenas**: teorias, conceitos e estudos de caso. Salvador: SEI, 2010. 251p.

FURTADO, C. **O mito do desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1974.

GADOTTI, M. **Pedagogia da terra**. São Paulo: Peirópolis, 2000. (Série Brasil Cidadão).

GARCIA, J. L. K. **Oportunidades e desafios para a engenharia consultiva no Brasil**: infraestrutura de transporte. Brasília; Rio de Janeiro, Ipea, 2014. 66 p. (Texto para Discussão). Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1916.pdf>. Acesso em: 23 jun. 2016 9:30:26.

GAULD, C. **Farquhar. O último Titã**: um empreendedor americano na América Latina. São Paulo: Cultura, 2006. 518p.

GEOTEC. **Relatório Ambiental Simplificado**. Plano Básico Ambiental – 1ª Etapa de Duplicação Condicionada - Trecho 8a. Piracicaba, 2014a. 131p.

GEOTEC. **Relatório Ambiental Simplificado**. Plano Básico Ambiental – 1ª Etapa de Duplicação Condicionada - Trecho 12/13. Piracicaba, 2014b. 284p.

GEOTEC. **Relatório Ambiental Simplificado**. Plano Básico Ambiental – 1ª Etapa de Duplicação Condicionada - Trecho 18. Piracicaba, 2014c. 132p.

GEOTEC. **Caracterização ambiental das Áreas de Preservação Permanente das rodovias BR-116, BR-324, BA-526 e BA-528.** Malha Viária Viabahia: Piracicaba, 2014d. 324p.

GEOTEC. **Programas Ambientais:** Licença de Operação nº 882/2009. Plano Básico Ambiental: Piracicaba, 2015. 971p.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa.** São Paulo: Atlas, 1991. 101p.

GOOGLE EARTH. [Portal institucional]. Disponível em: <<https://www.google.com.br/intl/pt-PT/earth/>> Acesso em: 12 jun. 2015, 08:12:09.

GOMES, R. A. **Transporte rodoviário de cargas e desenvolvimento econômico no Brasil:** uma análise descritiva. 102p. 2006. Dissertação (Mestrado)- Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília - UNB. Brasília, 2006.

GREMAUD, A. P.; VASCONCELLOS, M. A. S. de; TONETO Jr., R. **Economia brasileira contemporânea.** São Paulo: Atlas, 2007.

HORST, T. ; MOORE, A. Industrial diversity, economic development, and highway investment in Louisiana. **Transportation Research Record**, v. 1839, p. 136-141, 2003.

IACONO, M.; LEVINSON, D. M. Review of methods for estimating the economic impact of transportation improvements. **Social Science Research Network**, 2008.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2010.** Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 25 jun. 2015, 23:20:06.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. [Portal institucional]. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 12 jun. 2015, 20:25:06.

INEMA - INSTITUTO DE MEIO AMBIENTE E RECURSOS HÍDRICOS. [Portal institucional]. Disponível em: <<http://www.inema.ba.gov.br/quem-somos-2/institucional>> Acesso em: 1 jun. 2015, 10:02:03.

LAKATOS, E. M. ; MARCONI, M. de A. **Metodologia científica.** 6. ed. São Paulo: Atlas, 2011. 312p.

LEAL, I. R. et al. Changing the course of biodiversity conservation in the Caatinga of Northeastern Brazil. **Conservation Biology**, p. 701–703, 2005.

MASCARENHAS, S. A. **Metodologia científica.** São Paulo: Pearson Education do Brasil, 2012. 136p.

MICHAELIS. **Dicionário da Língua Portuguesa.** Disponível em: <http://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/opini%C3%A3o/>. Acesso em: 8 nov. 2017, 10:13:03.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. **Ações e programas (2015)**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/acoes-e-programas.html>>. Acesso em: 4 abr. 2016, 20:45:03.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. **Órgãos vinculados ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (2016)**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/institucional/orgaos-vinculados.html>>. Acesso em: 4 abr. 2016, 21:02:03.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. **Transporte rodoviário (2015)**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/transporte-rodoviario-relevancia.html>>. Acesso em: 4 abr. 2016, 18:20:09.

MORAES, F. **Chatô, o Rei do Brasil**. São Paulo: Cia. das Letras, 1994. 736p.

MORAIS, M. L. et al. Avaliação da compatibilidade e alinhamento do índice DNA Brasil com os princípios de Bellagio. In: CONGRESSO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO, 23., 2008. Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro, 2008. p.1-13.

NAZÁRIO, P. Intermodalidade: importância para a logística e estágio atual no Brasil. In: FLEURY, P. F. **Logística empresarial: a perspectiva brasileira**. 10. ed. São Paulo: Atlas, 2000.

OIKOS. **Estudo de Impacto Ambiental (EIA) das obras de implantação da ferrovia oeste leste (EF 334), entre Figueirópolis (TO) e Ilhéus (BA)**. E - Meio biótico fauna - Caracterização do ecossistema DAAID. [S.l.], 2010. v.2.

OLIVEIRA, G. B. de. Uma discussão sobre o conceito de desenvolvimento. **Revista FAE**, Curitiba, v.5, n.2, p. 37-48, 2002.

OLIVEIRA, G.V. et al. Diversidade de formigas de áreas preservadas e em regeneração de Caatinga da Floresta Nacional Contendas do Sincorá Sudoeste da Bahia. In: CONGRESSO DE ECOLOGIA DO BRASIL, 9., 2009, São Lourenço. **Anais ...** 2009.

PACHECO, J. F. As aves da caatinga: uma análise histórica do conhecimento. In: SILVA, J.M.C. et al. (Ed.). **Biodiversidade da caatinga: áreas e ações prioritárias para conservação**. Brasília: MMA, 2004. p.189 - 250.

PECI, A; SOBRAL, F. Parceria público-privadas: análise comparativa das experiências britânica e brasileira. **Cadernos EBAPE.BR**, v. 5, n. 2, jun. 2007.

PER - PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIÁRIA. **Edital nº 001/2008**. 2009. Disponível em: <<http://www.br.undp.org/content/brazil/pt/home/idh0.html>>. Acesso em: 18 jan. 2015 23:30:45.

PIQUET, R. Indústria de petróleo e dinâmica regional: reflexões teórico-metodológicas. In: PIQUET, R. ; SERRA, R. (Org.). **Petróleo e região no Brasil o desafio da abundância**. Rio de Janeiro: Garamond Universitária, 2007.

PNUD - PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS. **Desenvolvimento Humano e IDH (2016)**. Disponível em: <<http://www.br.undp.org/content/brazil/pt/home/idh0.html>>. Acesso em: 12 out. 2016, 20:34:02.

QUEIROZ, C.; GAUTAM, S. **Road infrastructure and economic development: some diagnostic indicators**, working paper, transport. [S.l.]: The World Bank, 1992.

REIS, N. G. **Impacto do estado das rodovias sobre o custo operacional dos caminhões**. 2015. Disponível em: <http://www.guiadotrc.com.br/truckinfo/Artigos/impacto_mauestado_rodovias.asp>. Acesso em: 14 jun. 2015, 21:32:34.

REVISTA EXAME. Infraestrutura. São Paulo: Abril, 2013. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/revista-exame/>>. Acesso em: 15 jun. 2015, 13:45:12.

REVISTA EXAME. Infraestrutura. São Paulo: Abril, 2017. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/revista-exame/>>. Acesso em: 29 mar. 2017, 16:34:19.

RICHARDSON, R. J. **Pesquisa social: métodos e técnicas**. São Paulo: Atlas, 1999. 334p.

RIZZINI, C. T. **Tratado de fitogeografia do Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1979. 374p.

RODRIGUES, I. M.; COLMENERO, J. C. A importância da manutenção das rodovias para o sistema de redes logísticas. In: ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO. A ENGENHARIA DE PRODUÇÃO E O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: INTEGRANDO TECNOLOGIA E GESTÃO, 29., 2009, Salvador. **Anais...** 2009. 7p.

ROSA, R. S. et al. Diversidade, padrões de distribuição e conservação dos peixes da Caatinga. In: LEAL, I. R.; SILVA, J.M.C; TABARELLI, M. (Org.). **Ecologia e conservação da caatinga**. Recife: EDUFPE, 2003. p. 135-181.

SACHS, I. **A terceira margem**. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

SANTOS, D. L. **Logística de transportes para a indústria farmacêutica na Bahia**. 227p. 2007. (Monografia)-Universidade Federal da Bahia - UFBA. Salvador, 2007.

SANTOS, F. D.; SILVA, C.F.M.; ALVES, A. S. A cidade de Feira de Santana-BA: uma nova (re)configuração espacial proporcionada a partir da expansão comercial. In: COLÓQUIO BAIANO, TEMPOS ESPAÇOS E REPRESENTAÇÕES: ABORDAGENS GEOGRÁFICAS E HISTÓRICAS. 2013. **Anais...** 14 a 16 de outubro de 2013.

SANTOS, R.; REIS, T. Indústrias e espaço urbano em Vitória da Conquista – BA. In: SEMANA DE ECONOMIA DA UESB, 12., 2013. **Anais...** 10 a 15 de junho de 2013. 18p.

SANTOS, V. R. M. [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por viviane.rocha@viabahiasa.com.br em 12 jan. 2017. (Engenheira Civil e Gestora de

Qualidade, Segurança do Trabalho, Meio Ambiente e Saúde Ocupacional da Concessionária Viabahia desde 2014).

SCHUMPETER, J. A. **The Theory of Economic Development**. Oxford: Oxford University Press, 1961. (Primeira edição alemã, 1911).

SEI - SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. [Portal institucional]. Disponível em: <http://www.sei.ba.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=1856&Itemid=496>. Acesso em: 12 jun. 2015, 13:40:00.

SILVA, E. L.; MENEZES, E. M. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. Florianópolis: Laboratório de Ensino à Distância da UFSC, 2000.

SILVA, J. M. C. et al. Aves da Caatinga: status, uso do habitat e sensibilidade. In: LEAL, I. R. ; TABARELLI, M. ; SILVA, J. M. C. **Ecologia e conservação da caatinga**. Recife: Universitária UFPE, 2003. 237p.

SOUSA, F. L. de (Coord.). **BNDES 60 anos: perspectivas setoriais. Situação atual e perspectivas da infraestrutura de transportes e logística no Brasil**. 1. ed. Rio de Janeiro: [s.n.], 2012. v.2, p.232- 271.

SOUTO, A. ; HAZIN, C. Diversidade animal e desertificação no semi-árido nordestino. **Biológica Brasileira**, São Paulo, p. 39-50, 1995.

TRIOLA, M. F. **Introdução à estatística**. 7. ed. Rio de Janeiro: LTC, 1999. 410 p.

WEISBROD, G.; RENO, A. Economic impact of public transportation investment. Washington, DC: American Public Transportation Association, 2009.

UNESCO. **Educação para um futuro sustentável: uma visão transdisciplinar para ações compartilhadas**. Brasília, 1999.

VASAPOLLO, L. **O trabalho atípico e a precariedade**. São Paulo: Expressão Popular, 2005.

VEIGA, José Ely da. **Desenvolvimento sustentável: o desafio do século XXI**. 3. ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

VEIGA, J. E. **Desenvolvimento sustentável: o desafio do século XXI**. Rio de Janeiro: Garamond, 2010.

VELOSO, H. P. ; RANGEL FILHO, A. L. R. ; LIMA, J. C. A. **Classificação da vegetação brasileira adaptada a um sistema universal**. Rio de Janeiro: IBGE; Departamento de Recursos Naturais e Estudos Ambientais, 1991.

VIABAHIA - CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS. **Estudo de Tráfego**. Salvador: Bahia. 2015. 34 p. (Relatório Técnico).

VIABAHIA - CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS. [Portal institucional]. Disponível em: <<http://www.viabahiasa.com.br>>. Acesso em: 12 jun. 2017, 12:10:06.

VIANNA, G. Carta do Rio de Janeiro por um transporte mais seguro. Fórum Nacional de Segurança para o transporte de carga. **Anuário NTC & Logística**, n. 3, 2006-2007.

VIEIRA, E. M. Highway mortality of mammals in central Brazil. **Ciência e Cultura**. São Paulo: SBPC, v. 48, n. 4, p. 270-272, 1996.

VILLA, P. R. A Bahia de Todos os Santos: a plataforma logística do Eixo Leste Oeste. **Bahia Análise e Dados**, Salvador, v. 13, n. 2, p. 203-219. 2003.

ZANETTI, M. C. B; WAIDERGON, C. Gestão de desapropriação e reassentamento em regimes de concessão. In: SEMINÁRIO NACIONAL DE DESAPROPRIAÇÃO E REASSENTAMENTO, 1., 2014. **Anais...** 2014.

APÊNDICE A - ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA OS GESTORES PÚBLICOS MUNICIPAIS

A presente pesquisa tem como objetivo avaliar a opinião dos gestores públicos municipais quanto aos aspectos de infraestrutura, segurança viária e qualidade ambiental da BR-116/BA.

Essas informações subsidiarão a elaboração da tese de doutorado de Viviane Rocha Monteiro dos Santos no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano da Universidade Salvador.

Nome entrevistado (opcional):

Grau de escolaridade:

Profissão:

Cidade:

PERGUNTAS	RESPOSTAS
De que modo você entende a importância de uma PPP?	
A prefeitura realiza algum tipo de PPP?	
Quais as principais mudanças percebidas entre a gestão pública passada e a atual administração privada da BR-116/BA?	
Qual a importância da BR-116/BA enquanto corredor de integração nacional para o seu município?	
Qual o impacto na arrecadação de ISS proveniente dos serviços realizados pela Concessionária?	
Quais os principais impactos econômicos decorrentes da operação da BR-116/BA?	
Quais os principais impactos sociais decorrentes da operação da BR-116/BA?	
Quais os principais impactos ambientais decorrentes da operação da BR-116/BA?	
Qual a sua opinião sobre a operação da BR-116/BA?	

APÊNDICE B - ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA OS USUÁRIOS

A presente pesquisa tem como objetivo avaliar a opinião dos usuários quanto aos aspectos de infraestrutura e segurança viária da BR-116/BA.

Essas informações subsidiarão a elaboração da tese de doutorado de Viviane Rocha Monteiro dos Santos no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano da Universidade Salvador.

Nome do usuário (opcional):

Sexo:

Idade:

Local:

Indique, por favor, o grau de satisfação com relação às seguintes declarações acerca do serviço que lhe foi/é prestado pela Concessionária. Assinale de acordo com o grau de satisfação:

MS: Muito Satisfeito	S: Satisfeito	I: Insatisfeito	MI: Muito Insatisfeito		
ITEM		MS	S	I	MI
Passarelas de pedestre					
Obras de melhorias e ampliação					
Canaletas e drenagem da pista					
Conservação da pista e acostamento					
Limpeza, poda e roçada					
Elementos de segurança					
Sinalização					
Segurança viária					
Atendimento pré-hospitalar, resgate e guincho					
Atendimento ao cliente (0800 e ouvidoria)					
Estrutura e sistema de arrecadação do pedágio					
Educação e cortesia dos funcionários da Viabahia					

APÊNDICE C - ROTEIRO DE ENTREVISTA COM A POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS

A presente pesquisa tem como objetivo avaliar a opinião da população quanto aos aspectos de infraestrutura, segurança viária e qualidade ambiental da BR-116/BA.

Essas informações subsidiarão a elaboração da tese de doutorado de Viviane Rocha Monteiro dos Santos no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano da Universidade Salvador.

Nome do usuário (opcional):

Idade:

Grau de escolaridade:

Profissão:

Cidade:

Responda, por favor, o roteiro, abaixo, assinalando sim ou não para cada um dos itens e complementando, se necessário:

ITEM	SIM	NÃO	INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES
Você sabe o que é concessão de serviço público?			Se sim, sua opinião é positiva ou negativa? Por que?
Você sabe o que é PPP?			Se sim, dê um exemplo de como funciona?
Você conhece a Concessionária que administra a Rodovia BR-116/BA?			Se sim, sua opinião é positiva ou negativa? Por que?
Você conhece os serviços prestados pela Concessionária?			Se sim, cite alguns serviços.
Você sabe qual a estrutura operacional da Concessionária em seu município?			Se sim, cite as estruturas (serviço de atendimento ao usuário, praça de pedágio ou galpão).
Você já utilizou os serviços oferecidos pela Concessionária?			Se sim, de zero a dez avalie: <input type="checkbox"/> Agilidade no atendimento <input type="checkbox"/> Qualidade do serviço prestado <input type="checkbox"/> Preço do pedágio

ITEM	SIM	NÃO	INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES
Você considera importante a prestação de serviços oferecidos pela Concessionária?			Se sim, avalie de zero a dez o grau de importância: ()
Você acredita que a operação da rodovia BR-116/BA altera os indicadores abaixo?			
a) Agricultura no município			() Aumenta ou () Diminui
b) Indústria e comércio no município			() Aumenta ou () Diminui
c) Turismo no município			() Aumenta ou () Diminui
d) Emprego e renda no município			() Aumenta ou () Diminui
e) Arrecadação municipal			() Aumenta ou () Diminui
f) Gastos públicos municipais			() Aumenta ou () Diminui
g) Integração entre regiões/comunidades locais			() Aumenta ou () Diminui
h) Variedade da fauna local			() Aumenta ou () Diminui
i) Variedade da flora local			() Aumenta ou () Diminui
j) Qualidade da água do rio no município			() Aumenta ou () Diminui

APÊNDICE D - ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA OS GESTORES DA CONCESSIONÁRIA

A presente pesquisa tem como objetivo avaliar a opinião dos gestores da concessionária quanto aos aspectos de infraestrutura, segurança viária e qualidade ambiental da BR-116/BA.

Essas informações subsidiarão a elaboração da tese de doutorado de Viviane Rocha Monteiro dos Santos no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano da Universidade Salvador.

Nome entrevistado (opcional):

Grau de escolaridade:

Profissão:

Cidade:

PERGUNTAS	RESPOSTAS
Quais os principais entraves do contrato de concessão?	
Quais são os principais riscos vinculados ao contrato e conseqüentemente ao investidor?	
Quais as principais ações realizadas em prol dos usuários e da população?	
Como a concessionária é avaliada através do seu desempenho e quais as conseqüências em caso de descumprimento?	
Quais as principais queixas dos usuários?	
Quais os principais impactos econômicos decorrentes da operação da BR-116/BA?	
Quais os principais impactos sociais decorrentes da operação da BR-116/BA?	
Quais os principais impactos ambientais decorrentes da operação da BR-116/BA?	