



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO
MESTRADO PROFISSIONAL EM ADMINISTRAÇÃO

ANDRÉ DOS SANTOS CERQUEIRA

FATORES DETERMINANTES DO TRANSPORTE
RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS NA
BAHIA: AMEAÇAS PARA SUSTENTABILIDADE E QUALIDADE NA
PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

Salvador
2007

ANDRÉ DOS SANTOS CERQUEIRA

**FATORES DETERMINANTES DO TRANSPORTE
RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS NA
BAHIA: AMEAÇAS PARA SUSTENTABILIDADE E QUALIDADE NA
PRESTAÇÃO DO SERVIÇO**

Dissertação apresentada ao Núcleo de Pós-Graduação em Administração da Escola de Administração da UFBA como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre Profissional em Administração. Área: Gestão Privada.

Orientador: Profa. Dra. Élvia M. Cavalcanti Fadul

Salvador
2007

TERMO DE APROVAÇÃO

ANDRÉ DOS SANTOS CERQUEIRA

**FATORES DETERMINANTES DO TRANSPORTE
RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS NA
BAHIA: AMEAÇAS PARA SUSTENTABILIDADE E QUALIDADE NA
PRESTAÇÃO DO SERVIÇO**

Dissertação aprovada para obtenção do grau de Mestre em
Administração de Empresas pela Escola de Administração da
Universidade Federal da Bahia.

Salvador, 10 de Julho de 2007.

Prof. José Célio Silveira Andrade
Coordenador do Curso

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Élvia M. Cavalcanti Fadul
Orientadora – UFBA
Universidade Federal da Bahia - UFBA

Prof. Dr. José Célio Silveira Andrade
Examinador Interno
Universidade Federal da Bahia - UFBA

Prof. Dr. Augusto de Oliveira Monteiro
Examinador Externo
Universidade Salvador - UNIFACS

A

Deus que me deu gratuitamente o dom de amar, viver e aprender.

A minha doce e carinhosa esposa, Danyelle Grecco Bauer que tem sido minha fortaleza a cada dia.

Aos meus pais, Marcos Ivan Cerqueira e Suely Silveira dos Santos, que não mediram esforços para que eu crescesse com dignidade e caráter.

Ao meu irmão, Ten Coronel Cerqueira do Corpo de Bombeiros do Espírito Santo, um grande companheiro e exemplo em minha vida.

AGRADECIMENTOS

A Professora Élvia Fadul, pela compreensão e sabedoria em direcionar-me aos caminhos corretos desta dissertação.

A Renan Chieppe, grande empreendedor, estratégico e visionário, pela ajuda no custeio do curso de Mestrado.

A Klinger Sobreira de Almeida, diretor da Viação Águia Branca e grande líder, que esteve sabiamente sempre orientando da melhor forma minha formação profissional e pelas notórias contribuições neste trabalho.

Ao amigo de sempre, Emerson Avancini, que esteve sempre acompanhando e apoiando meus trabalhos, desde o tempo em que estudávamos engenharia mecânica.

Ao Gerente Deomar Assunção, sempre muito compreensivo nos momentos necessários de ausência para elaboração da dissertação.

A Coord. Adm/Fin/RH Cristina Pinheiro, umas das grandes incentivadores bem antes do início do curso de Mestrado.

Ao advogado Henrique Reges, pelas contribuições jurídicas e revisão gramatical deste trabalho.

Aos companheiros de trabalho Paulo Maia, Ícaro Silva, Diego Brasil, Marcos Almeida, Denise Lago, Weber Sampaio, Aldo Gesteira, Gabriel, Tiago, Ari Bená, Adriana e Érica que estiveram sempre “torcendo” e dispostos em ajudar nesta dissertação.

A Abemtro na pessoa de Edmar Ribeiro, pelas incontáveis contribuições documentais para esta pesquisa.

A AGERBA, pelas diversas informações obtidas pelos gestores da nova diretoria executiva.

***“Tudo é possível ao que crê”
(Evangelho de Marcos, Capítulo 9, Versículo 23)***

RESUMO

Cerqueira, A. S. **Fatores determinantes do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros na Bahia: ameaças para sustentabilidade e qualidade na prestação do serviço**. 2007. 167f. Dissertação (Mestrado Profissional em Administração) – Escola de Administração, Salvador, 2007.

O presente trabalho tem como objetivo central analisar os fatores determinantes do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado da Bahia, direcionado às ameaças para a sustentabilidade deste modal. A revisão da literatura está fundamentada na teoria de regulação e no estudo da competitividade da indústria brasileira (ECIB) que fazem a ligação entre um sistema regulado, que é operacionalizado em regime de permissão/concessão, e um ambiente que tem demonstrado crescentes reações adversas por perda de competitividade. Para sustentação desta análise foram definidas como premissas deste setor: utilização de fontes documentais secundárias e primárias; pesquisa de campo para interpretação de perfis, hábitos e necessidades dos usuários; avaliações dos gestores das empresas; indicadores de desempenho relacionados a demanda de passageiros; e atuação efetiva da agência reguladora como órgão fomentador e gestor da qualidade dos serviços aos clientes. Preliminarmente, é apresentado o ambiente dos transportes, remontando acontecimentos históricos desde o descobrimento do Brasil para melhor compreender os dias atuais e direcioná-los de forma mais analítica para o futuro. Descritos também os mecanismos do sistema público para operacionalizar o transporte rodoviário de passageiros, dentro de um escala hierárquica subordinada ao Ministério dos Transportes até a Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicação da Bahia (AGERBA). No campo da competitividade, os cenários foram divididos em três dimensões, conforme ECIB: interna, estrutural e sistêmico, que inicialmente apontaram para quinze fatores relacionados a este modal. Após analisados estes fatores, foram extraídos sete determinantes de elevado grau de significância para a sustentabilidade deste transporte, a partir dos quais foram descritas propostas e recomendações objetivas para atuar nas ameaças da eficiência na qualidade da prestação do serviço aos usuários.

Palavras-chave: Competitividade; Transportes rodoviário de passageiros; Regulação.

ABSTRACT

Cerqueira, A. S. **Determinative factors of the regional road transport of passengers in the Bahia: threats for sustainability and quality in the installment of the service.** 2007. 167f. Dissertation (Professional Master in Administration) - School of Administration, Salvador, 2007.

The present work has as objective central office to analyze the determinative factors to the regional road transport of passengers in the State of the Bahia, directed the threats for the sustainability of this modal one. Revision of literature is based on theory of regulation and on study of competitiveness of industry Brazilian (ECIB) that they make the linking of a regulated system that is executed in regimen of permission/concession, and an environment that has demonstrated increasing adverse reactions for loss of competitiveness. As sustentation of this analysis they had been defined as premises of this sector: use of secondary and primary documentary sources; research of field for interpretation of profiles, habits and necessities of the users; evaluations of the managers of the companies; pointers of performance related the demand of passengers; e performance accomplishes of the regulating agency as creator and managing agency of the quality of the services to the customers. Preliminarily, the environment of the transports is presented, retracing historical events since the discovery of Brazil better to understand the current days and to direct them of more analytical form for the future. Described also the mechanisms of the public system to execute the road transport of passenger, inside of one scale hierarchic subordinate to the Ministry of the Transports until the State Agency of Regulation of the Public Services of Energy, Transports and Communication of the Bahia (AGERBA). In the field of the competitiveness, the scenes had been divided in three dimensions, as ECIB: intern, structural and systematic, who had initially pointed with respect to fifteen factors related to this modal one. After analyzed these factors, seven determinative had been extracted of raised degree of significance for the sustainability of this transport, finally they had been described proposals and objective recommendations to act in the threats of the efficiency in the quality of the installment of the service to the users.

Keyword: Competitiveness; Transports road of passengers; Regulation;

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	16
1.1	CONTEXTUALIZAÇÃO	16
1.2	DEFINIÇÃO DO PROBLEMA	17
1.3	OBJETIVOS	18
1.1.1	Objetivo geral	19
1.1.2	Objetivos específicos	19
1.4	JUSTIFICATIVA E RELEVÂNCIA DO TRABALHO	19
1.5	METODOLOGIA DO TRABALHO	21
1.5.1	Delineamento/Abordagem	21
1.5.2	Fontes documentais	22
1.5.3	Pesquisa de campo	23
1.5.1.1	Pesquisa com regulador e regulado	23
1.5.1.2	Pesquisa com usuários	23
2	REVISÃO DE LITERATURA	25
2.1	TEORIA DE REGULAÇÃO	26
2.1.1	Preceitos à formação da regulação	26
2.1.2	A regulação no Brasil	30
2.1.3	Marcos regulatórios	33
2.1.4	Aspectos conceituais de regulação	34
2.1.4.1	Teoria do bem-estar	35
2.1.4.2	Teoria dos monopólios naturais	36
2.1.4.3	Teoria dos mercados contestáveis	37
2.1.4.4	Teoria da captura	38
2.1.5	Aspectos estruturais da regulação	38
2.1.5.1	Regulação tarifária	39
2.1.5.2	Regulação da entrada e saída	41
2.1.5.3	Contratos de concessão	41
2.1.5.4	Riscos regulatórios	43
2.1.6	Agências reguladoras	43
2.2	TEORIA ECIB	45
2.2.1	De Taylor aos aspectos contingenciais	46
2.2.2	Outras teorias de competitividade	47
2.2.3	Fatores determinantes da competitividade pelo método Ecib	48
2.2.3.1	Fatores internos	49
2.2.3.2	Fatores estruturais	49
2.2.3.3	Fatores sistêmicos	50
3	MACRO AMBIENTE DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS	51
3.1	FORMAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO BRASIL	51
3.1.1	Uma breve história	51
3.1.2	Datas marcantes para o transporte rodoviário	56
3.2	OS DESAFIOS PARA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO SÉCULO XXI	59
3.3	ORGANIZAÇÃO INSTITUCIONAL DO TRP NO BRASIL	60
3.3.1	Ministério dos Transportes	62
3.3.2	Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)	62
3.3.3	Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT)	63
3.4	ORGANIZAÇÃO INSTITUCIONAL DO TRP NA BAHIA	64
3.4.1	Governo do Estado da Bahia	64
3.4.2	Secretaria de Infra-Estrutura do Estado da Bahia	65
3.4.3	DERBA – Departamento de Infra-Estrutura de Transportes da Bahia	66
3.4.4	AGERBA – Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicação da Bahia	67
3.5	PANORAMA ATUAL DO TRP NA BAHIA	69

4	FATORES DETERMINANTES PARA TRIP NA BAHIA	72
4.1	FATORES INTERNOS	74
4.1.1	Estratégias de gestão	75
4.1.1.1	Empresas	75
4.1.1.2	Comunicação com o cliente	76
4.1.1.3	Agerba	77
4.1.2	Capacitação para inovação	79
4.1.3	Capacidade produtiva	80
4.1.4	Recursos Humanos	80
4.2	FATORES ESTRUTURAIS	81
4.2.1	Mercado	81
4.2.1.1	Índice de Movimentação Econômica de Salvador (IMEC-SSA)	82
4.2.1.2	O TRP em comparação aos concorrentes externos	84
4.2.1.3	Demanda de uma grande empresa de transportes na Bahia	85
4.2.2	Configuração do setor	86
4.2.2.1	Dados primários	86
4.2.2.2	Dados secundários	93
4.2.3	Concorrência Interna	95
4.2.4	Concorrência externa	95
4.2.4.1	Transporte aéreo mais acessível para população	95
4.2.4.2	Melhores condições de aquisição do carro próprio (automóvel)	100
4.2.4.3	Tendências globais de aumento do setor aéreo e de automóvel	102
4.3	FATORES SISTÊMICOS	105
4.3.1	Investimento em infra-estrutura	105
4.3.1.1	Condição das estradas estaduais e federais	105
4.3.1.2	Uma breve abordagem de alguns planos do governo	111
4.3.2	Políticas institucionais	115
4.3.2.1	Transporte clandestino de passageiros	115
4.3.2.2	Políticas de regulação e tarifas do transporte	126
4.3.2.3	Leis de gratuidade do transporte	130
4.3.2.4	Assaltos nas estradas	133
4.3.3	Condições sócio-econômicas da população	135
4.3.4	Política fiscal e financeira	140
4.3.4.1	Tributos	140
4.3.4.2	Custos dos insumos	141
5	CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	143
5.1	CONCLUSÕES	143
5.2	RECOMENDAÇÕES	145
5.2.1	Maior flexibilidade ao regulamento	146
5.2.2	Análise técnico-política para ajuste tarifário	148
5.2.3	Erradicação do transporte clandestino	148
5.2.4	Programa sistemático de investimento em infra-estrutura das estradas	150
5.2.5	Atuação das polícias no combate aos assaltos nas estradas	151
5.2.6	Leis de gratuidade com subsídio aos agentes regulados	151
5.2.7	Profissionalização das empresas e agência ligada ao TRIP-BA	152
	REFERÊNCIAS	154
	APÊNDICE A - FORMULÁRIO DE PESQUISA DE DEMANDA DO TRIP-BA	163
	APÊNDICE B - FORMULÁRIO DE PESQUISA COM GESTORES	166

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Matriz dos transportes no Brasil (Ano 2001)	17
Figura 2: Esquema de abordagem dos fatores determinantes.....	22
Figura 3: Objetivos e estruturas da regulação.....	39
Figura 4: Cronologia das teorias administrativas.....	46
Figura 5: Dimensões da teoria ECIB	49
Figura 6: BR-116 (Rio-Bahia) em 1948	54
Figura 7: Plano Rodoviário Nacional	57
Figura 8: Estrutura do sistema de transporte rodoviário.....	61
Figura 9: Estrutura funcional do Governo da Bahia.....	65
Figura 10: Organograma da Diretoria Executiva Agerba.....	69
Figura 11: Rede viária do Estado da Bahia	70
Figura 12: Dimensões dos fatores competitivos.....	74
Figura 13: Ocupação dos usuários de transportes na Bahia.....	87
Figura 14: Horas em viagens pelos usuários de avião, carro e ônibus na Bahia	88
Figura 15: Primeira viagem de avião da população da Bahia	89
Figura 16: Perfil dos usuários de avião, ônibus e carro.....	93
Figura 17: Relação histórica de investimento em transporte/PIB.....	106
Figura 18: Estado geral das rodovias federais	109
Figura 19: Classificação das rodovias federais da Bahia	109
Figura 20: Trechos críticos da BA-052 e BA-245	110
Figura 21: Fotos de estradas estaduais críticas (Piritiba e Baixa Grande).....	110
Figura 22: Fotos de estradas estaduais precárias na Bahia (Itaetê e Itaberaba)	111
Figura 23: Estrada no Município de Piritiba/BA.....	111
Figura 24: Previsão de investimentos em infra-estrutura logística de 2007-2010 ..	112
Figura 25: Previsão de investimentos em infra-estrutura na região nordeste de 2007-2010	112
Figura 26: Programa nacional de logística de transportes (PNLT).....	113
Figura 27: PELT Bahia	114
Figura 28: Matriz de projetos do PeltBahia	114
Figura 29: Efeitos do transporte clandestino para o setor público, usuários e empresas.....	117
Figura 30: Transporte clandestino na Bahia já tem 1.900 veículos	119
Figura 31: Carro clandestino sem condições de segurança e manutenção.	119
Figura 32: Atuação dos clandestinos no ponto da Brasilgás (BR-324)	120
Figura 33: Atuação conjunta da Agerba e Abemtro contra clandestinos.....	121
Figura 34: Fotos de ação policial em automóveis de transporte clandestino	122
Figura 35: Foto da atuação da PRE em carro clandestino.....	122
Figura 36: Vários ônibus clandestinos ao lado da Rodoviária de Irecê	122
Figura 37: Excesso de passageiros e cargas em carro clandestino (Irecê x Jacobina)	123
Figura 38: Operação dos clandestinos no eixo Itaberaba x Feira de Santana	123
Figura 39: Clandestino BR-101 (Município de Cruz das Almas)	126
Figura 40: Grau de fidelização dos usuários de avião, carro e ônibus	130
Figura 41: Pirâmide etária da população baiana (1980-2020).....	139
Figura 42: Custos operacionais do transporte rodoviário	142
Figura 43: Triângulo da competitividade do TRIP-BA	145
Figura 44: Reposicionamento do triângulo de competitividade	146

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Estatística do TRIP-BA.....	20
Tabela 2: Fontes documentais de pesquisa.....	22
Tabela 3: Dimensões de independência das agências reguladoras	45
Tabela 4: Frota nacional de veículos de 1950 até 1960.....	54
Tabela 5: Participação percentual (%) dos modais no período de 1950-1963	55
Tabela 6: Percentual de viagens realizadas (2005 - 2007)	87
Tabela 7: Motivos da não realização de viagens (2005-2007)	87
Tabela 8: Renda x frequência anual de viagens de ônibus.....	89
Tabela 9: Indicadores de perfil do usuário do TRIP-BA	94
Tabela 10: Passageiro por quilômetro transportado pela aviação brasileira (1995 até 2020)	98
Tabela 11: Embarques e desembarques de passageiros nos aeroportos da Bahia (Ano 2000 até 2023).....	99
Tabela 12: Desempenho de ônibus em países da União Européia (1.000 milhões de pkm)	104
Tabela 13: Vítimas fatais em trânsito por Estado (Brasil).....	107
Tabela 14: Características do Transporte regular x irregular	118
Tabela 15: Rodovias estaduais e federais sob tráfego de clandestinos.....	124
Tabela 16: Coeficientes tarifários dos Estados brasileiros	127
Tabela 17: Reajuste do coeficiente tarifário intermunicipal de passageiros na Bahia (1994-2006).....	128
Tabela 18: Comparativo do coef. tarifário com valor de veículo e diesel	128
Tabela 19: PIB Bahia e grandes centros nacionais.....	136
Tabela 20: População economicamente ativa na Bahia (1996 até 2006)	137
Tabela 21: Indicadores sociais - analfabetismo e permanência no ensino (1995 e 2005)	140
Tabela 22: Evolução comparativa da carga tributária em % do PIB (1994 até 2004)	141

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Total de reclamações de usuários do TRIP-BA na Ouvidoria da Agerba.	76
Gráfico 2: Tipologia de solicitações dos clientes a Ouvidoria da AGERBA (ano 2006)	77
Gráfico 3: Índice de movimentação econômica de Salvador (1º Sem/96 com 1º Sem/06)	83
Gráfico 4: Informações anuais de demanda do TRP intermunicipal rodoviário em Salvador (1999=100)	83
Gráfico 5: Comparativo de desempenho do transporte rodoviário, aéreo e carro (mai/2006 até mai/2014) – em milhares.	85
Gráfico 6: Empresa A – transporte intermunicipal de passageiros (em milhões de pkt)	86
Gráfico 7: Renda do usuário de ônibus em relação a quantidade anual de viagens (Bahia)	90
Gráfico 8: Dispersão média de renda do usuário de ônibus para 2005, 2006 e 2007 (Bahia)	90
Gráfico 9: Ocupação do usuário de ônibus (Bahia)	91
Gráfico 10: Escolaridade do usuário de ônibus (Bahia)	92
Gráfico 11: Horas em viagens do usuário de ônibus	92
Gráfico 12: Evolução do número de passageiros em viagens de avião (Salvador x Congonhas)	97
Gráfico 13: Embarque e desembarque de passageiros no 1º semestre em Salvador (1999 - 2002)	97
Gráfico 14: Evolução da demanda de passageiros nos aeroportos da Bahia (2000 – 2023)	99
Gráfico 15: Crescimento da demanda aérea em número de vezes (2000 - 2023)	100
Gráfico 16: Frota de automóveis no Brasil e outros países (1994 e 2003)	101
Gráfico 17: Habitantes para cada veículo no Brasil e outros países (1995 e 2003)	101
Gráfico 18: Evolução das vendas internas de ônibus e automóvel no Brasil (1957 e 2005)	102
Gráfico 19: Evolução dos Modais EU-15 em bilhões de pkm (Em 30 anos)	103
Gráfico 20: Evolução dos Modais EU-15 em bilhões de pkm (Em 10 anos)	104
Gráfico 21: Evasão de receita anual em oito empresas de transporte (em milhões de reais)	119
Gráfico 22: Assaltos em rodovias na Bahia (1997 até 2006)	134
Gráfico 23: Quantitativo anual de assaltos em rodovias do Estado da Bahia	135
Gráfico 24: PIB per capita dos Estados brasileiros (2004)	136
Gráfico 25: Taxa de desocupados para pessoas economicamente ativas (jan/07)	138
Gráfico 26: Índice de rendimento dos assalariados em relação ao ano 2005 (RMS/BA)	138
Gráfico 27: Evolução de preço dos combustíveis no Brasil (jan/02 até jul/06)	142

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABEMTRO – Associação das Empresas de Transporte Coletivo Rodoviário do Estado da Bahia

ABRATI – Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros

AGERBA – Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicação da Bahia

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil

ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores

ANTP – Associação Nacional dos Transportes Públicos

ANTT – Agência Nacional dos Transportes Terrestres

CENTRAN – Centro de Excelência em Engenharia de Transportes

CETTRAN – Conselho Estadual de Trânsito

CIDE – Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico

CNT – Confederação Nacional dos Transportes

COFINS – Contribuição para Financiamento da Seguridade Social

DAC – Departamento de Aviação Civil

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

DERBA – Departamento de Infra-Estrutura de Transporte da Bahia

DETRAN - BA – Departamento de Trânsito do Estado da Bahia

DNIT – Departamento Nacional de Infra-estrutura

DTT – Departamento de Trânsito e Terminais

ECIB – Estudo da Competitividade da Indústria Brasileira

FGTS – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço

FIPE – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas

GEIPOP – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

MCT – Ministério da Ciência e Tecnologia

PIS – Programa de Integração Social

Pkm – Passageiro por milha transportado

Pkt – Passageiro por quilômetro transportado

PM – Polícia Militar

PND – Programa Nacional de Desestatização

PRE – Polícia Rodoviária Estadual

PRF – Polícia Rodoviária Federal

RMS – Região Metropolitana de Salvador

SEI – Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia

SEINFRA – Secretaria de Infra-estrutura

SINART – Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico Ltda

STRIP – Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros

TPP – Taxa de Poder de Polícia

TRIP-BA – Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros na Bahia

UFBA – Universidade Federal da Bahia

UFRJ – Universidade Federal do Rio de Janeiro

UNICAMP – Universidade Estadual de Campinas

1 INTRODUÇÃO

1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO

Desde sua provável origem em Nantes, em 1826 na França, quando uma carroça foi submetida a um transporte de pessoas, que o nomearam de ônibus, em latim “*para todos*”, que o transporte rodoviário de passageiros vem sendo protagonista dentro de um ambiente bastante volátil e de profundas mudanças. A própria história do Brasil, desde seu início, com as embarcações portuguesas rumo a estas terras, até a era da informação, da tecnologia e do conhecimento, caminha lado a lado com a formação do transporte. Mas os fundamentos básicos e objetivos sempre continuaram os mesmos, sendo a capacidade de transportar uma pessoa de um lugar a outro.

O setor de transportes de passageiros, no modo rodoviário, é expressivamente o segmento mais demandado pela população brasileira, influenciando determinantemente no desenvolvimento social, cultural, econômico e geográfico deste país. No entanto, vários fatores têm contribuído para que esse serviço venha perdendo vitalidade nos últimos anos, provocando o desaparecimento de empresas, notadamente aquelas mais desatentas às mudanças. Da mesma forma o Poder Público tem sido ineficiente no combate ao transporte clandestino, assaltos nas estradas, má conservação¹ das rodovias. Tudo isto acrescido de fatores sócio-econômicos e geográficos adversos no lado da demanda tem provocado uma retração bastante significativa neste setor.

Dados da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) mostram que, nos últimos 10 anos, o movimento de passageiros no Brasil caiu de 160 milhões para 140 milhões no período, uma queda de 12,5%. Segundo o presidente, Sr.

Sérgio Augusto de Almeida Braga, da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI), em 2004 o transporte rodoviário movimentou R\$ 1,2 bilhão, sendo que no início da década de 1990 o faturamento era 48% maior.

Segundo dados da CNT, apud Anuário Estatístico da ANTT (2001), o raio X do modal rodoviário ainda é, indiscutivelmente, o transporte da maior parte da população brasileira.

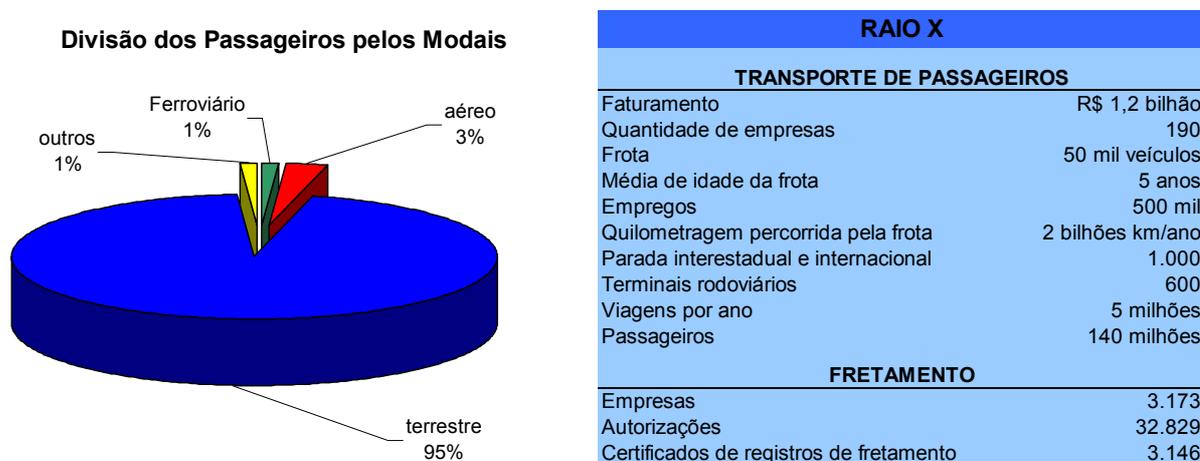


Figura 1: Matriz dos transportes no Brasil (Ano 2001)
 Fonte: Anuário Estatístico da ANTT (2001)

Atualmente o transporte rodoviário de passageiros no Brasil, e em específico no Estado da Bahia, vive um momento de instabilidade. Este modal já vem sinalizando há alguns anos um cenário de mudanças e situações adversas para sua sustentabilidade e atendimento eficiente para população.

1.2 DEFINIÇÃO DO PROBLEMA

O trabalho transcorrerá sobre os fatores determinantes do Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros na Bahia, que a partir de então será reduzido a sigla TRIP-BA e dimensionado dentro da Teoria de Regulação e Teoria do Estudo de Competitividade da Indústria Brasileira (Ecib)².

O problema foi definido a partir da percepção do momento atual que o TRIP-BA está protagonizando. Transformações, incertezas e necessidades de mudanças

são aspectos intrínsecos neste sistema que, de acordo com a capacidade de tomada de decisões e atitudes das empresas e órgão competente, determinarão os rumos da sustentabilidade³ deste transporte.

Desta forma, introduz-se a temática do estudo assinalando os seguintes questionamentos: Como os fundamentos da política pública para o TRIP-BA podem impactar no seu desempenho? Como sobreviver e tornar-se sustentável frente a esse cenário? Como ser competitivo considerando as tendências do setor de transporte intermunicipal de passageiros no Estado da Bahia? O estudo visa à análise da conjuntura expressa nas questões anteriores, buscando uma reflexão para a sustentabilidade deste setor.

Para falar de sustentabilidade, é preciso conhecer primeiro os seus principais fatores, que neste estudo serão logo em seguida convergidos para o campo das ameaças ou adversidades impostas ao sistema TRIP-BA.

Desta forma surge, o problema de pesquisa:

Quais os fatores determinantes para a sustentabilidade do transporte rodoviário de passageiros no Estado da Bahia tendo como enfoque as ameaças do ambiente atual?

1.3 OBJETIVOS

A estruturação dos fatores determinantes está referenciada pelo método Ecib e embasada na teoria de regulação, o que corrobora o tema em estudo, onde são narrados aspectos de competitividade dentro de um ambiente regulado.

Neste contexto, caberá a esta pesquisa identificar e analisar os fatores determinantes dentro de um ambiente de desafios e obstáculos para a maior sustentabilidade do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado da Bahia.

1.1.1 Objetivo geral

Analisar os fatores determinantes, entendidos como ameaças para sustentabilidade do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado da Bahia.

1.1.2 Objetivos específicos

São objetivos específicos da pesquisa do TRIP-BA:

- realizar pesquisa de campo entre os atores deste sistema (usuários, concessionário e regulador);
- descrever os fatores determinantes através da utilização do método Ecib de competitividade;
- identificar e analisar as principais ameaças através de: (i) dados primários e secundários de fontes documentais; e (ii) avaliação de gestores de empresas e Agerba;

1.4 JUSTIFICATIVA E RELEVÂNCIA DO TRABALHO

Atualmente, no Brasil, o transporte público de passageiros é feito quase que exclusivamente pelas estradas, sendo relevante para a sobrevivência da população brasileira, em sua grande maioria pertencente a uma classe menos favorecida economicamente. Mesmo com esta progressiva diminuição de passageiros, o setor de transporte rodoviário ainda é o meio de locomoção mais representativo do país, pois segundo a CNT edição junho de 2004, no Brasil 95% das pessoas que viajam utilizam o sistema rodoviário, 3% o sistema aéreo e 2% outras formas de transporte.

Mesmo com a grande imersão do transporte aéreo no cenário nacional em termos quantitativos, tornando-se até mesmo um forte concorrente do setor rodoviário em alguns trechos, a ordem de grandeza deste modal ainda é bem aquém

da demanda rodoviária. Assim, as pessoas ainda continuam absolutamente dependentes dos serviços fornecidos pelos operadores de ônibus.

Segundo ANTP (2000 apud GIFONI NETO, 2002, p.82), o transporte tem pelo menos cinco funções essenciais para a economia e a sociedade:

- (i) garantidor fundamental do direito de ir e vir, sobre o qual foi fundado o Estado Moderno;
- (ii) indutor poderoso de desenvolvimento;
- (iii) é insumo econômico essencial para as atividades produtivas e de distribuição, comércio e circulação, e até mesmo de consumo, sem o qual os modos econômicos de produção vigentes não sobrevivem;
- (iv) integrador de tudo e de todos, já que sem o transporte não se pode apropriar do território, criando-se a consciência de identidade, de pertencer a um mesmo local, e não se forma, assim, nenhuma amálgama política, cultural e econômica, necessárias para unir as comunidades e a própria sociedade;
- (v) é uma atividade-meio "*sine qua non*", que interliga todas as demais e sem a qual nenhuma delas tem condições de se realizar plenamente (saúde, educação, cultura, lazer, moradia, trabalho etc.). Enquanto esta função age como um hífen, a anterior amarra o conjunto da sociedade.

Segundo dados da Abemtro (2006), somente com o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros dentro do território baiano, são realizadas 500 mil viagens por mês através de 1.200 linhas para todos os 417 municípios baianos.

Em síntese tem-se:

Tabela 1: Estatística do TRIP-BA

Itens	Números
Frota Intermunicipal	2.500 ônibus, aproximadamente
Viagens Realizadas	2,4 milhões / ano
Quilometragem Percorrida	230,0 milhões/ano
Passageiros Transportados	100,0 milhões/ano
Oferta de Assentos	115,2 milhões/ano
Empregos Diretos/Indiretos	40 mil pessoas
Investimento Anual para Renovação de Frota	R\$ 100 milhões

Fonte: Abemtro (2006)

Por peculiaridades sócio-políticas, o Estado da Bahia tem protagonizado a exacerbção de vários fatores adversos, principalmente no tocante à evasão de receita devido ao transporte clandestino, assaltos em rodovias causando insegurança dos clientes, baixa tarifa do transporte em relação a outros Estados, maior custo operacional devido ao estado precário das estradas e aumento da concorrência frente outros modais.

Segundo dados da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), a quantidade de passageiros transportados por ônibus regulares até o ano de 2002 caiu progressivamente, ocasionado pelo medo das pessoas de viajarem por

estradas esburacadas e mal-sinalizadas, principalmente em rotas noturnas, quando assaltos são muito freqüentes. Devido a isto, surgem três alternativas de fuga de demanda: outro meio de transporte, aéreo para grandes distâncias (acima de 750 quilômetros) e automóvel para pequenas, ambas praticadas pela classe média; transporte clandestino, predominantemente utilizado pelos menos favorecidos sócio-economicamente; e, por fim, a desistência da viagem.

1.5 METODOLOGIA DO TRABALHO

1.5.1 Delineamento/Abordagem

Com o objetivo de identificar e analisar os fatores determinantes à sustentabilidade do TRIP-BA é preciso desenvolver um estudo teórico em duas frentes intrinsecamente relacionadas a este sistema. Para isso serão estudadas duas teorias, a *teoria de regulação* a fim de entender os fundamentos e metodologias aplicadas atualmente pela Agerba, e a *teoria de estudos de competitividade da indústria brasileira (Ecib)* com o intuito de analisar mais objetivamente os fatores determinantes ajustados para o ambiente do transporte rodoviário de passageiros.

Como substrato deste contexto foram realizadas na Bahia duas pesquisas de campo com o objetivo de conhecer e ouvir os atores deste sistema. A primeira delas esteve focada em entrevistas individuais ou em grupos aos executivos de empresas de ônibus e diretoria da Agerba. A segunda, de caráter mais amplo, obteve, via tabulação de questionário, o perfil, hábitos e tendências do usuário de ônibus e também, dos modais aéreo e automóvel, acredita-se que estudar estes dois modais significa compreender suas diversas interfaces competitivas de concorrência.

Esquemáticamente, a dissertação é composta de dois universos, o da teoria de regulação e o da competitividade, esta última aqui descrita através do modelo Ecib. Os fatores determinantes, que por sua vez é a pergunta de pesquisa, recebe duas fontes como potenciais de argumentação.

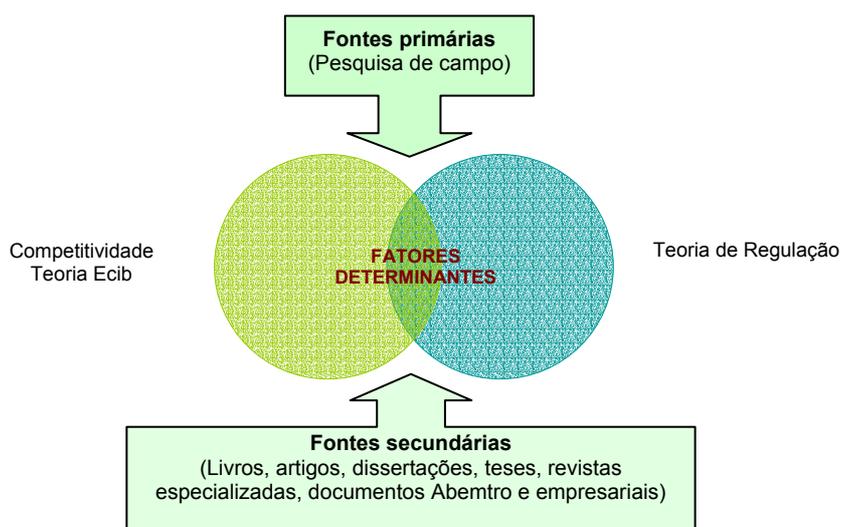


Figura 2: Esquema de abordagem dos fatores determinantes
 Fonte: Elaborado pelo autor

1.5.2 Fontes documentais

Foram utilizados dois níveis de fontes documentais conforme descrito abaixo:

Tabela 2: Fontes documentais de pesquisa

Fontes Primárias	Fontes Secundárias
(a) Entrevistas com amostra da população baiana referente ao TRIP-BA; (b) Observação com fotos nas estradas referente à atuação do transporte clandestino e condição das rodovias; (c) Entrevistas com empresários e poder concedente; (d) Experiência do autor no setor de transportes.	(a) Jornais, revistas e <i>sites</i> específicos ao transporte rodoviário; (b) Ofícios da Abemtro; (c) Acervo de uma das maiores empresas de transporte rodoviário do país, com atuações na Bahia; (d) Livros específicos; (e) Artigos, dissertações e teses em meio digital.

Fonte: Elaborado pelo autor (2006)

1.5.3 Pesquisa de campo

Além do material técnico obtido junto a órgãos, associações de classe, empresas de transportes e revistas específicas, adotou-se como objeto desta pesquisa ouvir em caráter de fonte primária os atores do TRIP-BA. Estes atores são: agências reguladoras, responsáveis pela fiscalização, controle e qualidade na prestação do serviço; empresas de transportes executoras dos serviços dentro nas normas regulamentadoras existentes; e os usuários, pessoas que utilizam este meio de transporte para se locomover de um local a outro.

1.5.1.1 Pesquisa com regulador e regulado

Para que fosse possível descrever de forma abrangente os fatores determinantes à competitividade do TRIP-BA, além dos dados objetivos de fontes secundárias, foi feita uma consolidação das demais informações em caráter primário. Desta forma, o autor realizou *in loco* ou à distância por meio de telefone ou eletronicamente (*e-mail*), com gestores de empresas e diretoria da agência reguladora (Agerba), uma pesquisa onde pudessem ser apontadas pelo entrevistado, dentre uma série de fatores, aqueles mais relevantes para sustentabilidade deste sistema (ver Apêndice B).

1.5.1.2 Pesquisa com usuários

Para a análise quantitativa e contextualização dos fatores determinantes à competitividade, em específico aos mercados concorrentes (fatores estruturais), foi elaborada uma pesquisa de campo que pudesse comparar o segmento ônibus com outras formas de transporte, como avião e automóvel. Seguiu-se como referência na elaboração do questionário a pesquisa DIRECK (2006) e de satisfação de clientes da ANTT (2006).

O formulário foi dividido em três blocos - perfil do usuário, dados para projeção e dados de competitividade - dentro de três cenários - passado (ano 2005), presente (ano 2006) e futuro (ano 2007).

Para tabulação dos dados foi utilizado o software Sphinx.

Quanto ao local das pesquisas, a aplicação do questionário foi dividida em três localidades: Salvador, Porto Seguro e Itabuna. O critério de escolha das cidades foi devido à grande importância que as mesmas têm para o desenvolvimento do Estado da Bahia com grande fluxo de passageiros fazendo estas ligações. Todas as entrevistas foram executadas em locais neutros, ou seja, onde não existiam tendências de utilização maior de um determinado setor. As entrevistas foram realizadas próximas a *shopping centers* destas cidades, em locais de grande circulação de pessoas.

Quanto à data de realização, foi aplicado nos dias 28, 29 e 30 de dezembro de 2006 um formulário do tipo questionário, com perguntas fechadas dirigidas a potenciais usuários destes segmentos (ônibus, avião e automóvel), nas três localidades descritas. Para os municípios de Salvador, Porto Seguro e Itabuna foram respectivamente 360, 120 e 120 entrevistas. Foi utilizado também como premissa que os entrevistados residissem na Bahia, para que evitassem possíveis erros de informações relativas a outros Estados da federação.

Quanto à confiabilidade, o modelo utilizado foi do tipo survey, por amostragem aleatória, sendo o número de entrevistas calculado para as estimativas gerais terem uma margem de erro de aproximadamente 4,0% (quatro por cento) para mais ou para menos e um grau de confiabilidade (segurança) de 95% (noventa e cinco por cento).

2 REVISÃO DE LITERATURA

Neste capítulo será apresentada a Teoria de Regulação como abordagem para o transporte público, que é operacionalizado pelas empresas privadas sob regime de concessão ou permissão delegada pela Agerba, uma autarquia estadual subordinada à Secretaria de Infra-Estrutura do Estado da Bahia, responsável pela regulação, controle e fiscalização dos serviços públicos nos segmentos de energia, transportes e comunicação. Na regulação, a Agerba tem como princípios básicos: universalização dos serviços; fortalecimento do Estado regulador e fiscalizador; competitividade e eficiência; atendimento à demanda; estabilidade de regras; racionalização entre oferta e demanda; garantia da qualidade dos serviços; garantia da prática de preços não abusivos; garantia dos investimentos necessários à iniciativa privada e defesa dos interesses dos cidadãos (Projeto crescendo – regulação e cidadania ativa, 2001).

Concomitantemente aos Poderes Públicos e à atuação da Agerba, existem outros fatores dentro deste contexto que são fundamentais para a qualidade dos serviços prestados. Desta forma, observa-se que o Estudo de Competitividade da Indústria Brasileira (Ecib) de dezembro de 1993 traz, também, uma forte relação com o ambiente de transportes, gerando subsídio para utilizá-lo como referencial na análise dos fatores determinantes para a sustentabilidade do TRIP-BA.

2.1 TEORIA DE REGULAÇÃO

2.1.1 Preceitos à formação da regulação

Sem qualquer pretensão de descrever a história e formação da regulação nesta pesquisa, mesmo porque não caberia aqui neste escopo, conforme objetivos descritos anteriormente, o que se busca é uma breve contextualização dos antecedentes à formação da teoria de regulação, somente retornando cronologicamente a eventos de formação do Estado e demais momentos marcantes, como as crises econômicas e grandes guerras, será possível descrever fatos atuais existentes no Brasil e em específico no Estado da Bahia.

Para Gifoni Neto (2002), a própria caracterização do perfil do Estado Moderno, ora atuante com Liberal, outrora como Social, deixam traços marcantes para uma política regulacionista a *posteriori*. Nos séculos XVIII e XIX, dentro de um contexto capitalista de operacionalização de mercados auto-regulados, formando monopólios naturais e bem mais focado no crescimento industrial, segue-se um perfil liberalista. Por outro lado, emerge, não propriamente no mesmo momento, mas em seqüência, um Estado Social, com registros intervencionistas, focado em conter desequilíbrios sociais e econômicos originados pelas crises do sistema capitalista. Neste contexto, a regulação estatal surge como ação preventiva e curadora contra abusos de mercado. Entretanto, efeitos contingenciais catastróficos, como a crise do petróleo de 1973 e 1979, marcaram em definitivo o esgotamento do modelo intervencionista.

Para Alban (1999), o liberalismo é estruturado e defendido por Adam Smith, onde ele se contrapõe ao Estado regulador e não ao Estado geral. Para Smith (apud ALBAN, 1999), o Estado é formado por uma infinita rede desconecta mercantilista de regulamentos internos que emperram o pleno desenvolvimento das forças produtivas. Entretanto, o Estado liberal, mais tarde por meio de outros ideólogos, acaba se convertendo em Estado mínimo, ou seja, do *laissez-faire*.

Neste ambiente de descrição temporal, Fiani (1998) faz um relato bem didático do desenvolvimento do capitalismo mundial, em específico aos países mais avançados economicamente no século XX, em momentos distintos:

- início do século até a década de 30: Estados Unidos é a maior potência mundial após a primeira guerra mundial;
- após década de trinta até a segunda guerra mundial: grande depressão;
- anos 50 até a primeira crise do petróleo (1973): era dourada;
- crise do petróleo até a década de 80: baixo crescimento e alta inflação;
- a partir dos anos 90: era da desregulamentação.

Este autor destaca ainda que nestes momentos da história o capitalismo caminha lado a lado com a regulamentação da economia. Devido aos grandes ciclos existentes nestes eventos, principalmente em momentos de crise a regulamentação emerge como uma tentativa de estancar as adversidades do capitalismo, ou seja, as falhas de mercado. Inicialmente, o surgimento destas ações não estava formulado e lastreado em metodologias e planejamentos substanciais para maior credibilidade de sua eficácia. No início do século, algumas atividades produtivas mais avançadas tiveram intervenções de regulamentação, como: eletrificação, telefonia, gás encanado, sistema ferroviário e marítimo. Enfim, existe forte correlação das tentativas de regulamentação com a economia capitalista.

Muitos são os teóricos que de forma enfática descrevem uma relação de causa e efeito entre regulação e *fordismo*⁴, sendo este último uma das causas de sua origem. Todavia, foi no início do século XX, que Frederick Winslow Taylor, conhecido como o grande iniciador da eficiência industrial, que em 1911 publica o livro "*Principles of scientific management*" (Princípios da Administração Científica). As teorias de Taylor passaram a ter forte influência em diversas correntes de pensadores e demais setores empresariais (RAMOS, 1990).

Para Veiga (1997), o *fordismo* está intrinsecamente relacionado com o *taylorismo*, sendo nada mais que uma metodologia avançada do racionalismo industrial, que caracterizou o último ciclo positivo do capitalismo. Neste momento da história, vale destacar o início das atividades do fordismo, em meados da década de 1920, e seu ápice produtivo atingido no pós-segunda guerra mundial, entre os anos 50 e 60, também conhecido com anos dourados, o *fordismo* entrará em declínio a

partir dos anos 70, quando surge a crise mundial do petróleo. Posteriormente, este modelo de produção não mais será conhecido como capaz de atender às novas demandas do capitalismo, surgindo assim, outros modelos, como o *toyotismo*.

Ainda segundo Veiga (1997), o próprio Ford, juntamente com Keynes, demonstravam preocupação com os avanços da economia em consequência dos diversos ganhos de produção apropriados pelo *taylorismo*. De forma imediatista, tais ganhos apresentavam-se como excelentes resultados produtivos e econômicos, todavia, a médio e longo prazo, a superprodução causaria um desequilíbrio entre oferta e demanda. O trecho seguinte é elucidativo.

Ford e Keynes haviam percebido que a aceleração dos ganhos de produtividade provocada pela revolução taylorista levaria a uma gigantesca crise de superprodução se não encontrasse contrapartida em uma revolução paralela do lado da demanda. [...] Mas Ford e Keynes pregavam no deserto. [...] Os temores de Ford, de Keynes... e dos sindicatos diante do conservantismo liberal dos Hoover, Lloyd George ou Laval encontraram por isso, na Grande Depressão dos anos 30, naquela gigantesca crise de superprodução, uma trágica confirmação. (LIPIETZ, 1989, p.30-31 apud VEIGA, 1997, p.65).

Braga (2003), quando relata sobre a nostalgia do *fordismo*, deixa claro a influência deste modelo de produção em série às Escolas de Regulação, ou, ainda, à Teoria Francesa da Regulação, que teve sua formalização fomentada por Michel Aglietta em 1976 com seus estudos de Regulação e Crises do Capitalismo. Em um dos maiores conceitos de Aglietta, conhecido por *modo de regulação*, ficam evidentes as contribuições da *economia política do fordismo*. Entretanto, para alguns defensores da regulação, eles reconheceram, após a crise, que o modelo hermético e inflexível de produção estava corroborando negativamente para o desenvolvimento social. Desta forma os sistemas deveriam ser mais flexíveis, dentro de um formato de autonomia, pois nesta época inicia-se também o advento da microeletrônica, direcionando assim o modelo de regulação, de certa forma, para os novos modelos produtivos japoneses.

Para a contextualização histórica destes anos que precedem ao impulso dos atos regulamentares no Brasil e no mundo, deve-se encontrar relações com grandes defensores do capitalismo, que de forma pujante estavam à contramarcha das teorias ortodoxas neoclássicas do final do século XIX. Emerge aqui a teoria geral de Keynes e Schumpeter. Para Alban (1999), Keynes foi averso a Lei de Say, que em linhas gerais primavam pelos conceitos de pleno emprego, ou seja, não existia escassez de emprego caso os salários estivessem adequados a

produtividade marginal. Ele defendia que o consumo estava intimamente relacionado com a capacidade de investimentos, sendo este determinante da demanda agregada. Existe uma relação entre oferta e demanda, e o desemprego estaria associado à capacidade de investimentos tanto do setor privado quanto público. Não obstante aos registros de Keynes, Schumpeter adota uma postura qualitativa ao capitalismo, tentando entender seu processo de desenvolvimento econômico, observando que grande parte deste desenvolvimento está concentrado na capacidade de inovação das empresas, sendo elas o estrato do crescimento.

Mesmo com as diversas contribuições destes economistas o colapso do crescimento foi inevitável nos anos de 1970. Devido à complexidade dos fatores dentro do contexto mundial, adicionados à crise do petróleo e demais contingências de alta relevância econômica, o Estado encontrava-se dentro de um ambiente hostil de endividamento e baixas reservas de capital, sendo forçado a alavancar ações que pudessem conter este cenário negativo.

Foi neste período que as estratégias keynesianas sofreram duros ataques. Segundo Santos (2001), as políticas macroeconômicas, que até então eram vistas como revolucionárias, perderam tónus frente a crise fiscal, tendo no epicentro o Estado com elevados *déficits* orçamentários, e influenciando diretamente nos desajustes de mercado. Este mesmo autor destaca ainda o surgimento da intenção estratégica desenvolvida por Keynes, conhecida por *Welfare State*, que objetivava promover o pleno emprego e o crescimento econômico, dentro de um caráter social. Ainda assim, havia especificidades quanto à proteção da sociedade cuja característica era potencialmente capaz de submeter-se a riscos. Para isto, a população tinha como descrição a proteção do Estado dentre outras premissas, a saúde, educação e previdência. Entretanto, pelo fato do Estado se concentrar apenas em solucionar assuntos de demanda, deixando de forma menos importante os fatores de oferta, causando assim um desequilíbrio entre estas duas dimensões, e, por conseguinte uma exarcebação ainda maior da crise econômica foram fundamentos para o seu declínio. Sem alternativas, estudos mais robustos tentaram entender este fenômeno de incremento dos gastos públicos e acumulação de capital, surgindo, aqui, as grandes Escolas da Regulação, que serão descritas no próximo parágrafo de forma mais específica.

É sabido que o processo de constituição de um arcabouço de regulação não emergiu em um determinado momento, mas foi fomentado paulatinamente por

influência de diversos fatores periféricos. Todavia, existem alguns *marcos* que podem servir de contextualização dentro deste escopo.

Para Cunha (2004), a Escola Francesa da Regulação, conhecida também em diversas citações sendo a própria Teoria da Regulação, surge em meados dos anos 1960, em meio à profunda crise do capitalismo, como uma tentativa de compreender a problemática após os anos dourados. Braga (2003, p.180) complementa que foi no ano de 1976, com os escritos de Michel Aglietta, intitulados por “Regulação e Crise do Capitalismo”, que formalmente se define um divisor de águas da Teoria de Regulação. Dentro desta geração encontram-se diversos escritos de Robert Boyer, Benjamim Coriat e Alain Lipietz que, posteriormente, em conjunto com outros pensadores, descrevem um programa teórico político que estaria *pare passo* com as tendências e necessidades do capitalismo (BRAGA, 2003, P.180)

2.1.2 A regulação no Brasil

A descrição do Brasil contemporâneo denota uma abordagem à luz dos episódios políticos da segunda metade do século XX, mais precisamente no período conhecido por *transição democrática*. Nos anos de 1979 até 1984, ocorre a transição de poderes militares para pessoas de ordem civil, dentro de um processo crescente de redemocratização, concluindo com a realização de eleições diretas. Depois assume em 1985 nesta nação, a Presidência da República, José Sarney, devido à morte de Tancredo Neves. Em seguida o Governo Collor, iniciado no ano 1990, impulsiona um amplo projeto de abertura comercial, privatizações e tentativas de ajuste fiscal. Foi neste Governo que foi criada a Lei nº 8.031 de 12 de abril de 1990, que definia o Programa Nacional de Desestatização (PND), objetivando um novo reposicionamento e papel do Estado, passando este ente a fomentar ações de controle e fiscalização, dentro de um ambiente de regulação dos serviços. (LOYOLA, 2002).

Segundo *site* oficial da Presidência da República,

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º É instituído o Programa Nacional de Desestatização, com os seguintes objetivos fundamentais:

I - reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público;

II - contribuir para a redução da dívida pública, concorrendo para o saneamento das finanças do setor público;

III - permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada;

IV - contribuir para modernização do parque industrial do País, ampliando sua competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia;

V - permitir que a administração pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais;

VI - contribuir para o fortalecimento do mercado de capitais, através do acréscimo da oferta de valores mobiliários e da democratização da propriedade do capital das empresas que integrem o Programa.

Estas profundas reformas políticas não eram simplesmente reinventar o Estado através de técnicas e critérios produtivos dos setores privados, mas uma mudança na forma de pensar e agir numa conotação mais ampla. Com base nesta narrativa Gifoni Neto (2002) aponta três elementos fundamentais à adequação do poder do Estado: processo de desestatização, terceirização e contratos de gerenciamento da infra-estrutura.

O movimento para uma ampla reforma regulatória no setor de transporte no Brasil teve seu início com o Programa Nacional de Desestatização (PND), de 12 de abril de 1990, pela Lei nº 8.031. A partir daí, as diversas indústrias de infra-estrutura foram submetidas aos programas respectivos de privatização. Assim, a manutenção das rodovias e a operação das estradas de ferro foram concedidas à iniciativa privada. Um aspecto essencial da reforma regulatória consistiu na extinção dos organismos tradicionais e a criação de novas agências regulatórias (BRASILEIRO ET AL, 2000; BRASILEIRO E ARAGÃO, 2000 apud GIFONI NETO, 2002)

O PND surge como elemento-chave na associação de resultados econômicos através da reforma do Estado e da integração de mercados internacionais. Desta forma surgem três orientações de caráter liberalizante: (i) redução da máquina pública; (ii) privatizações de companhias estatais e de concessionárias de serviço público; e (iii) abertura aos mercados internacionais.

De acordo com Salgado (2003), foi na década de 1990, que o Estado passou por uma profunda revisão de seus valores, surgindo novos entes regulatórios, como instituições de defesa do consumidor e agências públicas de serviços, tendo

diversas empresas estatais privatizadas. Este fenômeno inicialmente na indústria, expandiu-se rapidamente para o regime de regulação, notadamente nos setores de infra-estrutura, como transportes.

Este mesmo autor destaca o processo de regulamentação como algo que paulatinamente vinha se tonificando em termos de um caminho de mão única. Antes mesmo do PND, muitas foram as contribuições neste sentido. A própria Constituição Federal de 1988 marcou a inserção de diversos *marcos* para a regulação, definindo a livre-iniciativa e a livre-concorrência como fundamentos da ordem econômica. Neste contexto de reestruturação do Estado, o governo adotou o regime das Agências Reguladoras de Serviços Públicos para execução das políticas setoriais de regulação econômica e de fiscalização. Estas agências ficaram responsáveis por atuar em dupla tarefa, a de estruturar os mercados, que até então eram movidos pelas ações soberanas do Estado, e garantir a harmonia do bem-estar no funcionamento desta máquina. Entretanto, é interessante destacar que o modelo brasileiro é uma adaptação de técnicas de regulação de outros países, principalmente os Europeus, que por sua vez também não se apresentam como modelo ideal, e, além disso, a transposição deste modelo não considera peculiaridades do Brasil, como escassez de recursos financeiros, condições geográficas, menores economias de escala etc, demonstrando uma atividade ainda em plena juventude, tanto no Brasil como no resto do mundo. Pois é fato que bem recentemente, segundo este mesmo autor, a quantidade de dinheiro transferido para os cofres públicos com o programa de desestatização alcançou números elevados. Comparando o período de 1991 até 1994, com o período de 1995 até 1998, os valores transferidos aos cofres da União foram respectivamente US\$ 8,6 bilhões e US\$ 60 bilhões.

Para Aragão et al. (2000 apud GIFONI NETO, 2002), o transporte rodoviário de passageiros, definido constitucionalmente como serviço público, apresenta duas características particulares em relação aos demais setores de infra-estrutura: (a) não se pode caracterizá-lo como um monopólio natural; (b) historicamente no Brasil, e diferentemente de outros países, este serviço já era prestado por iniciativa privada, passando por uma reestruturação menos radical. Mas, na prática este setor tem enfrentado grave crise institucional e clama por modernizações e melhorias.

2.1.3 Marcos regulatórios

Objetivando dar ênfase cronológica aos fatos marcantes dentro do contexto de regulação, seguem alguns *marcos regulatórios* relevantes para sua descrição.

De acordo com Cassagne (1994 apud GIFONI NETO, 2002), os *marcos regulatórios* são definidos universalmente como um conjunto de normas aplicadas em um determinado setor. Estas normas, por sua vez, devem atender às especificidades de caráter público e econômico. Ficando este ente, de forma delegativa, em condições de cumprir normas e condições, ponderando sobre prazos, tarifas, direito e obrigações da concessionária, indicações de investimento etc. Sempre objetivando a promoção adequada da prestação dos serviços públicos a ele concedido.

Alguns foram os *marcos regulatórios* de grande relevância, como: as Leis nº 8.987 e nº 9.074, de 1995, que disciplinaram as concessões de serviços públicos em geral. No tocante aos transportes, a Lei nº 9.277, de 1996, autorizou a União a delegar aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios a administração e exploração de rodovias e portos federais. A promulgação desses direitos legais assinalou o início efetivo da implementação de uma nova política para o setor de transportes (CAVALCANTI, 2002 apud GIFONI NETO, 2002).

Para Gifoni Neto (2002, p.6):

A questão da regulação é indiscutivelmente um dos principais pontos da atual agenda de discussões das sociedades modernas. O entendimento do conceito e das funções a serem desempenhadas pela regulação passa, necessariamente, pela compreensão do papel do Estado na economia.

Dentro de diversos aspectos históricos e principalmente após a implantação do PND no ano de 1990, problemas referentes aos *marcos regulatórios* tornaram-se ainda mais relevantes. Segundo Gifoni Neto (2002), existem ainda indefinições regulatórias e falta de equidade das competências do *poder concedente*. Legalmente considera-se *poder concedente*, nos estritos termos do art. 2º da Lei de Concessões, “a União, o Estado, o Distrito Federal, ou o Município, em cuja competência se encontre o serviço público precedido ou não da execução de obra pública, objeto de concessão ou permissão” (GIFONI NETO, 2002, p.45-46). Descritivamente entende-se que o *poder concedente* é o titular da obrigação do serviço público e, portanto, o responsável por dimensionar, planejar e decidir sobre a

política de oferta do serviço e a estratégia para atendê-la. Suas obrigações estão definidas nos arts. 29 e 30 do mesmo diploma legal.

- (a) controle e a fiscalização dos serviços públicos e das obrigações da concessionária;
- (b) homologação de reajustes e revisões;
- (c) zelo que a Administração deve ter para assegurar a prestação de serviço adequado e o atendimento aos direitos dos usuários;
- (d) providências do poder público, necessárias à execução do serviço ou obra pública (desapropriação e constituição de serviços); e,
- (e) implementação de estímulos à qualidade, produtividade, preservação do meio ambiente, competitividade e à associação de usuários.

2.1.4 Aspectos conceituais de regulação

De acordo com Possas (1997), existe quase que uma miopia ou discrepância de informações entre a definição e objetivos da regulação, destacando em seu escopo principal a alavancagem da concorrência, que por sua vez é um engano, visto que o efeito da busca pela maximização da eficiência econômica dos mercados não emerge de forma substancial. Neste contexto, eficiência econômica está primariamente dimensionada em três pilares: capacidade produtiva, distributiva e alocativa.

Garcia (2002) faz uma definição para regulação como esta sendo um conjunto de contratos, leis, regulamentos e ações de fiscalização e supervisão que geram condições economicamente favoráveis aos agentes regulados, de modo a manter o equilíbrio entre ações de risco e perdas. Todavia, este mecanismo de interesses entre reguladores e regulados deve sumariamente atender ao bem-estar público da sociedade, respeitando os direitos dos cidadãos.

Para Frare (2005, p.4), regulação é constitucionalmente definida pela Lei nº 10.931 de 1988, como: *“os atos de controle, fiscalização, normatização e padronização dos serviços públicos delegados, bem como os de fixação, reajustamento e revisão ou homologação de suas tarifas”*. De modo similar ao conceito de Garcia, a regulação deve equilibrar os interesses dos atores envolvidos

(concessionários, governo e sociedade), mantendo-os sempre em condições satisfatórias ao sistema e gerenciando possíveis conflitos entre si.

Segundo Benjó (1999 apud GIFONI NETO, 2002), a evolução tecnológica e os mercados cada vez mais globais alteraram os fundamentos da regulação na economia moderna, tornando-se mais um desafio para a regulação contemporânea, que passa a atuar na tentativa de moderar os serviços de utilidade pública, em estabelecer o equilíbrio entre a regulação independente daqueles serviços que mantêm a condição do monopólio natural e na gradual desregulamentação dos segmentos competitivos.

O controle destes mercados contingenciais e competitivos pelas reguladoras remete a duas formas distintas de atuação:

- *política econômica*, relacionada à regulação externa, às condições de segurança, salubridade, proteção ao meio ambiente e localização física em que se desenvolve a atividade econômica;
- *regulação econômica*, que diz respeito a setores submetidos à intervenção, centrando-se as entradas e saídas da atividade e efeitos econômicos para o mercado.

Para a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (1994 apud FADUL, 2002) a abordagem conceitual de regulação remete-se a uma complementariedade das duas formas distintas de atuação apresentadas anteriormente. O conceito de regulação é ampliado para três dimensões. A primeira, regulação econômica, envolvida com as questões mercadológicas, entrantes, tarifa, preço, concorrência etc. A segunda, regulação administrativa, onde são feitas todas as deliberações e planejamentos de gestão. A terceira, regulação social, está preocupada em atender aos interesses da sociedade, como: segurança, saúde, meio ambiente, qualidade etc.

2.1.4.1 Teoria do bem-estar

A teoria do bem-estar prima pelo equilíbrio da concorrência, regulação e competitividade, e mesmo que leve a um estereótipo utópico, acredita-se que se aproxime do modelo ideal dos mercados. Sendo estes mercados, formados por

demandas ótimas, dentro de um ambiente de eficiência produtiva e competitiva, espera-se, como efeito, uma alocação de recursos também ótima.

Para Fadul (1998), a política adotada pelo Estado intervencionista foi perdendo eficiência no final do século XX, deixando dentre outros a capacidade do Estado de bem-estar para a sociedade. A Reforma Institucional, em síntese, busca o retorno do bem-estar, respeitando os interesses sociais contra riscos, capacidade de segurança e promoção de benefícios comuns aos cidadãos.

Para Santos e Orrico Filho (1996 apud AZAMBUJA 2002), foram os teóricos da Economia do Bem-Estar que delinearam a Teoria da Regulação. Ficando o Estado como provedor do desenvolvimento econômico e da regulação dos desequilíbrios do mercado, fomentando o crescimento, distribuição de renda e garantindo a maximização da utilidade coletiva. Em mercados onde não se observam estas características, o poder público (regulador) atua em evitar ou reduzir falhas potenciais. São exemplificadas abaixo algumas destas falhas:

- tendência à formação de monopólios e oligopólios;
- retornos crescentes de escala, conduzindo monopólio natural;
- concorrência predatória;
- falta de coordenação e complementaridade;
- risco e incerteza;
- insuficiência de informação;
- instabilidade dinâmica do mercado;
- escassez de bens essenciais ou de condições de produção.

Estes mesmos autores concluem que as motivações para a intervenção pública na economia foram reunidas na teoria do interesse público, onde os mercados são falhos e, portanto, inaptos à promoção da eficiência econômica e da equidade social. A atuação governamental, em defesa dos interesses da sociedade, seria necessária à promoção do bem-estar comum.

2.1.4.2 Teoria dos monopólios naturais

Para Aragão (2004), o setor de infra-estrutura é comumente conhecido como um monopólio natural, pois dificilmente os entes regulados se comportam de forma competitiva, buscando eficiências produtivas e elevação da qualidade na satisfação

dos usuários. O próprio contexto deste sistema favorece ao subinvestimento, devido a forte presença de custos fixos, assim como grandes investimentos e necessidades de retornos de capital. Em sua interface existe o Poder Público que tenta equilibrar e conter estruturas de caráter monopolistas, que fatalmente prejudicam a concorrência e competitividade. Como exemplo, no transporte rodoviário isto pode ser observado quando uma mesma empresa é majoritária em relação a diversas outras que atuam neste mesmo ramo de atividade. Desta forma o Estado intervém como na economia da regulação, que por sua vez é literalmente conhecida com *Regulação econômica*. Dentro deste portfólio dos monopólios naturais, de forma complementar à Regulação Econômica, existem as políticas *Anti-truste* e a *Regulação social*.

Quando o Estado gera um ambiente de incertezas a constituição do monopólio legal surge como resposta a esta ineficiência. Para monopólio natural, a presença de uma única organização é a forma mais eficiente de atuação, e para monopólio legal, uma organização pode tornar-se monopolista por decisão do poder concedente, ficando esta submetida ao regulamento. (GIFONI NETO, 2002).

De acordo com Chambel (1997), a regulação econômica intervém nos abusos do poder econômico de empresas quando estas se caracterizam por monopólio natural, na tentativa de equilibrar os interesses da sociedade, sem que exista uma política de preços abusivos em detrimento da qualidade dos serviços e, por outro lado, torna rentável para o novo concessionário de modo que este esteja motivado a manter-se no negócio dentro dos padrões estabelecidos pelos entes reguladores. Nestes casos será mais eficiente ter uma única empresa a ter várias destas conspirando dentro de um ambiente de concorrência predatório ou cartelização, o que seria uma aplicação de maior ônus para sociedade.

2.1.4.3 Teoria dos mercados contestáveis

Surgida na década de 70, a Teoria dos mercados contestáveis considera que o mercado competitivo é a melhor forma de se buscar a regulação. Esta teoria tem sido usada como base em muitas políticas de regulação por se aproximar mais da realidade que o ideal clássico da concorrência perfeita e do monopólio. (GIFONI NETO, 2002).

Para Chambel (1997) a teoria do equilíbrio geral do mercado está baseado em quatro forças: concorrência perfeita, equilíbrio econômico, igualdade de

rentabilidade e mercados contestáveis. Este se refere a um mercado de livre acesso tanto para entrada quanto para saída, formado por grupos monopolistas ou ainda oligopolistas com comportamentos direcionados positivamente à concorrência perfeita. Todavia, existem desvios de interesses entre estes entes, gerando falhas de mercado. É exatamente neste ponto que os mecanismos de regulação devem atuar, garantindo melhores resultados sociais. A regulação é avessa à teoria da mão invisível que ajusta naturalmente os mercados.

2.1.4.4 Teoria da captura

Para a República Federativa do Brasil (2003) deve-se observar claramente nas definições regulatórias quais são suas premissas a fim de conceder maior bem-estar à sociedade. Pois a Teoria da Captura mostra o risco dos agentes reguladores serem capturados pelos interesses dos concessionários, uma vez que estes exercem pressões por interesses econômicos e, em maior escala, detêm o conhecimento (*know how*) dos mercados em específicos.

Nesta mesma literatura aparece em destaque o modelo anglo-saxão que introduz a criação das agências reguladoras como forma de minimizar atos de captura, tornando-se, posteriormente, um condicionante para o processo de regulação.

2.1.5 Aspectos estruturais da regulação

Os conceitos estruturais de regulação abrangem diferentes pontos, para tal com base nas literaturas de PIRES; PICCINI, (1999); POSSAS; PONDE; FAGUNDES, (2004); RIGOLON, (1996) e SALGADO, (2003) chegou-se a um consenso entre as diversas abordagens em diferentes aspectos, que de certa forma estão correlacionadas entre si.

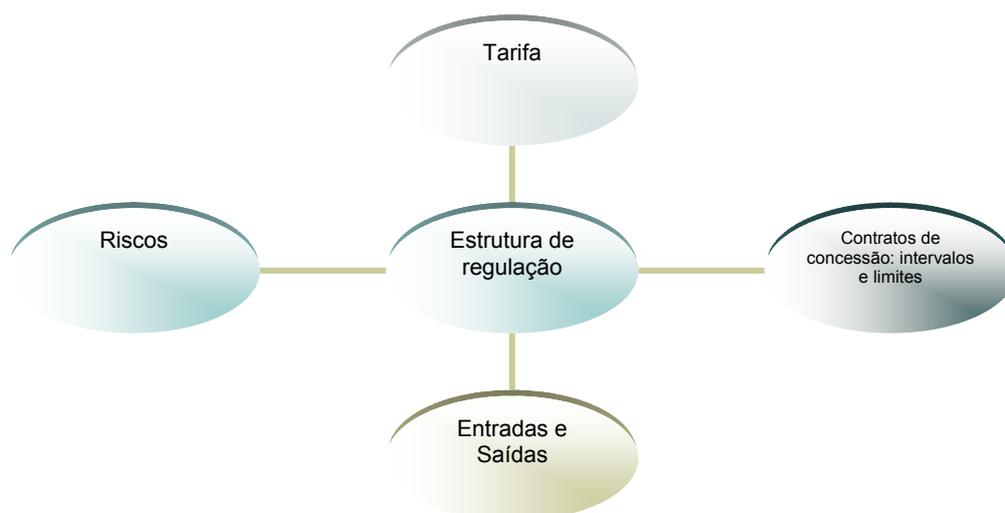


Figura 3: Objetivos e estruturas da regulação

Fonte: Adaptado de PIRES, PICCINI (1999); POSSAS, PONDE, FAGUNDES (2004), RIGOLON (1996) e SALGADO (2003)

Foram expostos na figura anterior seis aspectos estruturais da regulação, que serão discutidos individualmente nos tópicos seguintes.

2.1.5.1 Regulação tarifária

Possas; Ponde e Fagundes (2004), faz uma conceituação da regulação tarifária envolvendo quatro modelos que são os mais utilizados pelos sistemas.

- **Tarifa pela taxa de retorno:** neste modelo o regulador define uma taxa de retorno adequado com os custos marginais utilizados pelas empresas. Entretanto, as diversas questões de assimetria de informações entre os atores deste contexto inviabilizam a sua aplicação em termos de eficiência, pois existem dificuldades em definir os valores da taxa de retorno, e podem gerar a indução de entrantes de baixa eficiência no mercado;
- **Tarifa pelo custo marginal:** como o próprio nome define, aqui o modelo está associado aos valores dos custos marginais de cada produto ou serviço, o que pode levar a valores abaixo da remuneração mínima do concessionário, influenciando em questões de subinvestimentos. As mesmas dificuldades existentes no modelo anterior permanecem neste caso. Além disso, o próprio usuário é penalizado neste modelo;
- **Regulação por desempenho (*Yardstick Competition*):** busca-se aqui a utilização de uma empresa referência (*benchmark*). Sendo esta a

impulsionadora de desempenho das demais, ou seja, nivelando por cima a qualidade e eficiência da regulação. Este modelo é normalmente utilizado quando existem mais de uma empresa operando dentro do sistema de regulação;

- **Regulação *price cap***: este modelo inicialmente introduzido na Inglaterra defende a existência de um índice público de preços para a operacionalização de um determinado serviço.

Para Pires; Piccini (1999 apud SALGADO, 2003), o modelo *price cap* é o mais utilizado atualmente no Brasil, principalmente em monopólios naturais, por reduzir os desvios de assimetria de informações e estimular as eficiências produtivas dos atores. O regulador pode definir um limite superior para as diversas variáveis da planilha do concessionário, e corrigindo temporariamente a medida que forem necessários. Abordando o modelo *yardstick competition* observa-se que ele pode ser mais aplicado em monopólios naturais regionais, onde uma empresa modelo serve de parâmetro para avaliar dos desvios em termos de eficiência entre as demais. Os valores operados são definidos com base nestes parâmetros. Cria-se aqui uma ambiente artificial de competição, que tem aplicações práticas para o setor.

Estas informações assimétricas, de caráter incompleto, inconsistente, equivocados ou errôneos fazem da escolha do critério tarifário algo complexo e fundamental. Para Farina et al. (1997 apud GIFONI NETO, 2002), existem três objetivos de uma política tarifária sistematizada:

- objetivo financeiro (eficiência produtiva): cobertura dos custos dos serviços;
- objetivo econômico (eficiência alocativa): aproximação do preço do custo marginal e incentivando a produtividade, qualidade, modernização e a inovação dentro de um ambiente harmônico de competitividade;
- objetivo social (eficiência distributiva): acesso ao serviço público para todos, minimizando os efeitos e vantagens que empresas possam possuir.

Nestes quatros modelos expostos, exceto a regulação por *yardstick competition* não existe, de forma tempestiva e segura, incentivo a eficiência gerencial e melhoria da qualidade, pois o valor da tarifa é pré-definido de forma administrativa dando cobertura aos custos do serviço das empresas reguladas. Em alguns casos a decisão destes reajustes apresenta apenas cunho político e não técnico baseado em premissas específicas para garantir a sustentabilidade do setor.

Para Azambuja (2002), a remuneração não está vinculada a padrões de qualidade, pois apenas o preço nominal é administrado. Assim, se o Poder Público se recusar a conceder um aumento na tarifa, as empresas poderão reduzir a qualidade do mesmo; reduzindo suas frotas, diminuindo o padrão de manutenção, conservação e higienização, como forma de aumentar a sua margem de lucro e evitar prejuízos.

Essas características, aliadas à atual estrutura dos regulamentos, acabam por não induzir os operadores à busca da eficiência, limitando a redução de custos operacionais, a qualidade dos serviços e ganhos de produtividade, que possam ser repassados aos usuários dos serviços (GOMIDE, 2000) apud AZAMBUJA, 2002, p.190).

2.1.5.2 Regulação da entrada e saída

Para Pires; Piccini (1999) pela regulação tradicional, a criação de barreiras a entrada e saída do sistema regulado sempre através de autorizações ou contratos de permissão/concessão, torna-se eficiente para que as empresas reguladas possam ajustar economicamente melhor seus ganhos e garantir maior eficiência produtiva. Outros aspectos referem-se às questões de saída, que devem estar bem definidas nas cláusulas contratuais, para que uma possível saída de uma empresa não coloque em risco a prestação do serviço junto ao consumidor.

Outra forma, de âmbito indireto, refere-se ao *sunk cost*, onde os monopólios naturais criam uma certa barreira devido aos custos não-recuperáveis, ou seja, existe economicamente uma resistência à entrada devido aos riscos do negócio, que naturalmente são de investimentos altos e sem ressarcimento de perdas (ABRANCHES, 1999).

Neste universo sabe-se que a realidade Nacional, e em específico no Estado da Bahia caminha em outras vias quando existem altos índices de inclusão do transporte clandestino de passageiros em regiões rurais ou intermediárias, e até mesmo na capital Salvador, prejudicando a qualidade do serviço e aumentando o índice de acidentes de trânsito nas rodovias.

2.1.5.3 Contratos de concessão

Os contratos de concessão apresentam rotineiramente grandes variações entre si, pois seu conteúdo e forma dependem do objeto em questão. Em alguns setores onde os marcos regulatórios já estão melhor definidos, os textos podem ser

mais simples, uma vez que as normas já se encontram pré-estabelecidas e legitimadas.

Em um contrato de concessão devem ser observados os seguintes aspectos: (i) objeto do contrato; (ii) perspectivas de lucratividade; (iii) alocação de riscos; (iv) os incentivos ao desempenho; (v) alocação de responsabilidades e atribuições; (vi) programas de investimentos e respectivas fontes de financiamento; e (vii) propriedade dos ativos (KLEIN, 1998 apud GIFONI NETO, 2002).

Nestes contratos ficam explícitos a unilateralidade em poder do agente regulador em caso de qualquer manifestação de alteração contratual, porém devem ser rigorosamente respeitadas a equação econômico-financeira da empresa, para que não haja perdas de eficiência na prestação do serviços. Entretanto, abrindo um breve parêntese nesta questão, que será exaurida em maiores detalhes posteriormente, a Bahia vem protagonizando questões contrárias aos princípios de regulação. A da Lei 10.741 de 1º de outubro de 2003, Art. 40 (Estatuto do idoso), impôs a gratuidade para o transporte rodoviário de passageiros idosos sem qualquer análise equacional ou subsídio às empresas reguladas, comprometendo os custos marginais e a qualidade na prestação do serviço ao usuário final.

Dentro deste escopo contratual, vale uma ressalva à questão da definição do intervalo deste objeto, que compreende o período entre a revisão e adequação dos preços que são pré-estabelecidos entre Poder Concedente e empresas. Estes períodos são caracterizados por incertezas, pois as condições iniciais podem ser alteradas naturalmente com o decorrer do tempo, resultando em benefício ou prejuízo para empresas e usuários do sistema. Para Pires; Piccinini (1998 apud GIFONI NETO, 2002), esta definição do intervalo revisional é feita no ato contratual de concessão e está diretamente relacionada ao grau de aversão ao risco dos agentes econômicos. Os modelos de tarifação adotados estarão fortemente relacionados com os prazos contratuais, pois dentro daquele período os valores acordados serão fixos, existindo assim um risco potencial que o concessionário temporariamente se beneficie deste reajuste, ou por outro lado, esteja operando com prejuízo quando estiver em maior proximidade da próxima negociação, o que pode levar neste período ao detrimento da qualidade e satisfação do usuário final por motivos de subinvestimentos empresariais.

2.1.5.4 Riscos regulatórios

Corroborando com alguns assuntos já abordados, faz-se ainda necessário apontar individualmente alguns riscos dentro de um sistema de regulação. O primeiro deles refere-se aos custos da regulação serem maiores que os custos de oportunidades, e depois os reguladores por não serem perfeitos introduzirem distorções que levem a lucros elevados ou subinvestimentos. Além disso, a regulação pode abrir lacunas para ações anti-éticas e de corrupção entre os atores. Desconsiderando a princípio estes fatores morais mais graves, continua sendo a *assimetria de informações* o maior risco atual dentro deste ambiente. (JONES, 1994 apud GIFONI NETO, 2002).

Os riscos relativos às informações, que constituem a assimetria de informações devem ser considerados dentro de um enfoque de maior relevância, pois o sistema atual de regulação, principalmente o setor de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros carece de confiabilidade neste tema. Resende (1997 apud PIRES; PICCINI, 1999) destacam este assunto classificando a assimetria de informações em duas categorias distintas:

- Exógena (seleção adversa): quando o regulador não tem o mesmo nível de informações que as empresas;
- Endógena (risco moral): quando somente a firma tem conhecimento do resultado de determinados indicadores econômicos e operacionais, o que gera às empresas manipulação de esforços e posterior vantagem na definição dos contratos.

2.1.6 Agências reguladoras

Para Nunes (2001), as agências reguladoras são modelos do tipo híbrido, não são nem Estado nem sociedade, e ao mesmo tempo atuam por meio de ambos. Tecnicamente podem ser dito nos dias contemporâneos como um “quarto poder”, uma nova forma de visualizar e associá-lo aos demais poderes: legislativo, judiciário e executivo. Por outro lado não podem ser considerados agentes de representação da sociedade, pois estão mais direcionados a serem grupos de interesses.

Para Frare (2005) , agências reguladoras são instituições públicas, que moderam conflitos de interesses entre os atores envolvidos, de forma a garantir eficiência na prestação dos serviços para a sociedade e retornos financeiros para as empresas. Legitimamente elas são definidas como:

A definição de regulação está na Lei nº 10.931/98: “entende-se por regulação os atos de controle, fiscalização, normatização e padronização dos serviços públicos delegados, bem como os de fixação, reajustamento e revisão ou homologação de suas tarifas”. Assim, as agências reguladoras são autarquias que têm como objetivo primário manter a qualidade e acessibilidade de serviços de telecomunicação, energia, petróleo, dentre outros, aos cidadãos. Esta regulação não se restringe apenas ao setor privado, mas também às empresas estatais (FRARE, 2005, p.4).

Elas funcionam sob regime de autarquia. A palavra autarquia origina-se do grego *autarchia* e é um conceito pertinente a vários campos, mas sempre lidando com a idéia geral de algo que exerce poder sobre si mesmo.

O artigo 5º, I, do Decreto-lei nº 200/67, determinou autarquia como serviço autônomo, criado por lei, com personalidade jurídica, patrimônio e receita próprios para executar atividades típicas da administração pública que requeiram para seu melhor funcionamento gestão administrativa e financeira descentralizada.

A sua origem remonta o direito norte-americano, em que aparecem como pessoas administrativas, com competência especial e personalidade jurídica própria, as Comissões Estaduais de Regulamentação, sem prejuízo do exercício, pela administração, dos poderes de tutela, das faculdades inerentes ao poder de polícia e, ainda, dos direitos derivados da sua condição de parte no vínculo que as une ao prestador de serviço público, que, no caso norte-americano, se dá através da *license* ou *permit* para o exercício da atividade inerente a determinado serviço de utilidade pública.(MORAES, 1997; CUÉLLAR, 2001 apud GIFONI NETO, 2002).

Segundo Moraes (1997 apud GIGONI NETO, 2002), existem quatro dimensões básicas que caracterizam a agência reguladora:

Tabela 3: Dimensões de independência das agências reguladoras

Independência decisória	Independência de objetivos
Capacidade da agência de resistir às pressões de grupos de interesse no curto prazo.	Escolha de objetivos não conflitantes a busca prioritária do bem-estar do consumidor.
Independência de instrumentos	Independência financeira
Capacidade de escolha dos instrumentos de regulação (ex. tarifa) na busca da máxima eficiência.	Disponibilidade de recursos materiais e humanos suficientes para a execução das atividades de regulação.

Fonte: Adaptado de GIFONI NETO (2002)

As agências reguladoras também estão sujeitas a formas de controle previstas no modelo de autarquia. Controle político, através de nomeação do quadro executivo pelo chefe do Poder Executivo, e controle financeiro, pelo tribunal de contas.

A economia clássica caracteriza o modelo de regulação independente através de um triângulo equilátero com o órgão regulador no centro desta figura geométrica. Objetivamente, este órgão atua no equilíbrio dos interesses do poder concedente, delegatários e usuários. (BERG, 1999; GODOY, 1999; PECI; CAVALCANTI, 2000 apud GIFONI NETO, 2002).

2.2 TEORIA ECIB

Uma grande quantidade de estudos sobre competitividade surgiu no final da década de 70, tornando-se freqüentes, mas sem uma definição precisa e de larga aceitação quando se referiam a conceitos e desenvolvimento de metodologias apropriadas para análise.

Entretanto, devem ser consideradas algumas influências e linhas de pensamentos que foram preconcebidas bem antes da teoria Ecib, que de alguma forma marcaram os rumos da competitividade contemporânea.

2.2.1 De Taylor aos aspectos contingenciais

A abordagem contingencial é chamada de “**abordagem da organização e seu ambiente**”, pois defende que existem diversos fatores que influenciam diferentemente o desempenho das organizações ou setores ao longo do tempo.

Pode-se dizer que os aspectos contingenciais estão contidos nos fatores determinantes de competitividade do ECIB. Pois eles fazem a relação dos fatores internos (organizações ou setores) como os fatores estruturais e sistêmicos (ambiente).

Segundo Chiavenato (1999 apud FERNANDES, 2003) foram várias as teorias da administração ao longo dos anos. A princípio existe uma evolução cronológica de alguns pensadores. A Teoria Contingencial aparece quase que setenta anos depois da Teoria da Administração Científica de Taylor.

ANOS	TEORIAS
1903	Administração Científica
1909	Teoria da Burocracia
1916	Teoria Clássica
1932	Teorias das Relações Humanas
1947	Teoria Estruturalista
1951	Teoria de Sistemas
1953	Abordagem Sociotécnica
1954	Teoria Neoclássica
1957	Teoria Comportamental
1962	Desenvolvimento Organizacional
1972	Teoria da Contingência

Figura 4: Cronologia das teorias administrativas
Fonte: FERNANDES (

De forma geral a Teoria Contingencial é vista como eclética, integrando conceitos de várias teorias administrativas. Ao contrário de outras teorias, a abordagem contingencial mostra que na verdade existe sempre um *continuum* entre teorias aparentemente posicionadas em extremos opostos. Sua mensagem básica é que nada é absoluto.

No Brasil, alguns estudos interessantes têm se concentrado na análise contingencial. Boa parte deles se refere aos campos de administração de empresas e da engenharia de produção. Em outros campos, como administração pública, a

administração da educação e administração hospitalar, percebe-se já algum movimento nessa direção.

Da mesma forma ao avaliar o TRIP-BA nacionalmente, observando o universo na qual as pessoas estão inseridas, ou seja, o ambiente deste sistema pode-se relacioná-lo de forma bem objetiva com a abordagem contingencial.

2.2.2 Outras teorias de competitividade

Além da teoria Ecib, relacionada à análise de competitividade, pode ser destacada a teoria de competitividade de Michael Porter, que é amplamente utilizada nos setores empresariais. Para Diniz Filho e Vicentini (2004), Porter centraliza nas estratégias empresariais as maiores forças competitivas, formando um ambiente mais liberal. É definido por quatro grandes atributos: *condições dos fatores*, que são aspectos mais relacionados à produção dentro de uma análise mais microeconômica; *condições de demanda*, formada pelas análises mercadológicas; *industriais correlatas e de apoio*, refere-se ao fortalecimento das cadeias produtivas; *estratégia, estrutura e rivalidade nas empresas*, que são determinados pela competição e concorrência.

Destaca ainda a existência de um modelo alemão, o IAD (Instituto Alemão de Desenvolvimento), formado também por quatro categorias: *nível macro*; *nível micro*; *nível meta* e *nível meso*. Mas este modelo, diferente do Porter, centraliza em maior escala suas forças em agentes sociais e governamentais, caracterizando-o de certa forma com a Teoria Ecib, que também sofre forte influência das políticas públicas. Pois na formação dos três fatores determinantes: internos, estruturais e sistêmicos, tem nestes últimos uma grande relação de dependência para maior ou menor competitividade.

Desta forma o autor considera o estudo Ecib, mais aplicado ao contexto do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, que por sua vez tem em sua égide a legitimidade por meio de um ente regulador, perfazendo-o como parte de um sistema juridicamente regulamentado.

2.2.3 Fatores determinantes da competitividade pelo método Ecib

Foi no ano de 1993, sob a coordenação do Prof. Luciano Coutinho, da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP) e atual presidente do BNDES, com financiamento do projeto Ministério da Ciência e Tecnologia/Banco Interamericano de Desenvolvimento (MCT/BIRD) que surgiu o Estudo da Competitividade da Indústria Brasileira (ECIB).

Segundo Kupfer (1994), o ECIB teve por objetivo formular diretrizes para um projeto de desenvolvimento competitivo para a indústria brasileira. Ao longo da elaboração do trabalho foram realizados 34 Estudos Setoriais e 32 Estudos Temáticos, além de 13 Sínteses Parciais e a Síntese Final. O trabalho foi realizado no período entre setembro de 1992 e dezembro de 1993 e contou com a colaboração de 89 especialistas no momento de máximo envolvimento de pessoal.

O ECIB foi realizado com base em uma ampla pesquisa dos fatores determinantes, identificando limitações, potencialidades e condições competitivas contemporâneas esperadas na indústria brasileira. Em síntese seu objetivo é subsidiar a formulação de estratégias de desenvolvimento competitivo e propor instrumentos e linhas de ação necessárias à sua implementação.

Nessa visão dinâmica, a competitividade deve ser entendida como a capacidade da empresa de formular e implementar estratégias concorrenciais, que lhe permitam conservar, de forma duradoura, uma posição sustentável no mercado.

Em outro estudo de competitividade, Teixeira (2005, p.750) relata:

Esses avanços teórico-conceituais no campo da análise de competitividade foram incorporados no Estudo da Competitividade da Indústria Brasileira (ECIB). De fato, o conceito de competitividade utilizado nesse estudo -- a capacidade da empresa formular e implantar estratégias concorrenciais que lhe permitam conservar ou ampliar uma posição no mercado -- incorpora a visão do seu dinamismo e incerteza. Além disso, vincula a análise de competitividade setorial ao padrão competitivo, ou estrutura, que prevalece em cada mercado.

Segundo Coutinho (1993), o desempenho competitivo de uma empresa, indústria ou nação é condicionado por um vasto conjunto de fatores, que pode ser subdividido naqueles internos à empresa, nos de natureza estrutural, pertinentes aos setores e complexos industriais, e nos de natureza sistêmica, conforme mostra a figura seguinte.

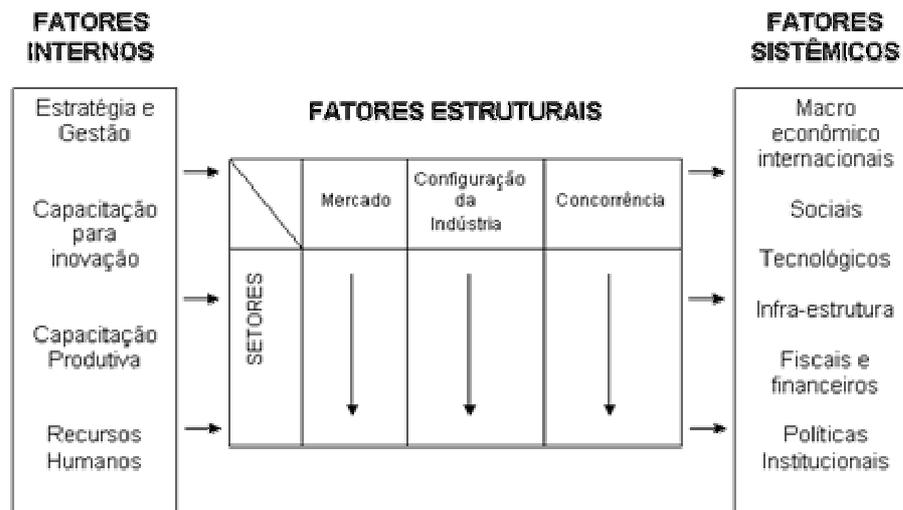


Figura 5: Dimensões da teoria ECIB
 Fonte: ECIB (1993)

2.2.3.1 Fatores internos

Os fatores internos à empresa são aqueles que estão dentro do ambiente de decisão das empresas ou setor, que fazem parte do controle direto das empresas ou setores, neste caso o TRIP-BA, que através dos quais procura se distinguir de seus competidores ou concorrentes. Em linhas gerais são estes fatores que definem as vantagens competitivas.

Dentre outros, destacam-se: capacitação tecnológica e produtiva; a qualidade e produtividade dos recursos humanos; o conhecimento do mercado e a capacidade de se adequar às suas especificidades; a qualidade e amplitude de serviços pós-vendas; as relações privilegiadas com usuários e fornecedores.

2.2.3.2 Fatores estruturais

Segundo Coutinho (1993) os fatores estruturais são aqueles que, mesmo não sendo inteiramente controlados pelas organizações, estão parcialmente sob a sua área de influência e caracterizam o “ambiente competitivo” que ela enfrenta diretamente. Integram-se a este grupo:

(a) as características dos mercados consumidores em termos de sua distribuição geográfica e em faixas de renda; grau de sofisticação e outros requisitos impostos aos produtos; oportunidades de acesso a mercados internacionais; as formas e os custos de comercialização predominantes;

(b) a configuração da indústria em que a empresa atua tais como grau de concentração, escalas de operação, atributos dos insumos, potencialidade de alianças com fornecedores, usuários e concorrentes, grau de verticalização e diversificação setorial e ritmo, origem e direção do progresso técnico;

(c) a concorrência, no que tange às regras que definem condutas e estruturas empresariais em suas relações com consumidores, meio ambiente e competidores;

2.2.3.3 Fatores sistêmicos

Os fatores de competitividade sistêmica indicam que o desempenho empresarial também é resultado de fatores situados fora deste contexto (*externalidades stricto sensu*) da qual fazem parte, como a ordenação macroeconômica, a infra-estrutura, o sistema político-institucional e as características sócio-econômicas dos mercados nacionais.

Fazem parte deste ambiente:

(a) macroeconômicos, como taxa de câmbio, oferta de crédito e taxas de juros;

(b) político-institucionais, como as políticas tributária e tarifária;

(c) regulatórios como as políticas de proteção à propriedade industrial, de preservação ambiental, de defesa da concorrência e proteção ao consumidor;

(d) infra-estruturais, tais como disponibilidade, qualidade e custo de energia, transportes, telecomunicações e serviços tecnológicos;

(e) sociais, como a situação da qualificação da mão-de-obra (educação profissionalizante e treinamento), políticas de educação e formação de recursos humanos, trabalhista e de seguridade social, grau de exigência dos consumidores;

(f) referentes à dimensão regional, como os aspectos relativos à distribuição espacial da produção.

3 MACRO AMBIENTE DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Neste capítulo será apresentado de uma forma mais ampla as origens do transporte rodoviário de passageiros, que por sua vez, tem relação íntima com a própria história do Brasil. Neste contexto, serão apresentadas algumas datas marcantes que redirecionaram o transporte rodoviário nesta nação, com momentos áureos e mais recentemente com significativas dificuldades de continuidade.

Posteriormente aparecem as instituições públicas como fomentadoras e detentoras dos poderes relacionados ao funcionamento do transporte rodoviário. São destaques no âmbito nacional o Ministério dos Transportes e a ANTT. E para o Estado da Bahia o Governo com a secretaria de infra-estrutura. Nesta secretaria aparecem as autarquias: Derba e Agerba. Esta última será motivo de uma análise mais detalhada, pois relaciona-se com o objetivos específicos e central da pesquisa.

3.1 FORMAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO BRASIL

3.1.1 Uma breve história

Para Geipot (2001)⁵, falar da sua origem é falar da própria história do Brasil. Que teve seu início fora do país, em Portugal. Que por objetivos estratégicos impôs sua soberania frente à política reunificadora de Castela e avançou rumo à expansão do sul do Atlântico. A expansão territorial era regulada pelo Tratado de Tordesilhas, permitindo aos portugueses e espanhóis suas respectivas estratégias de conquistas. Neste contexto o caminho estava aberto para a viagem de Cabral.

Anos à frente, Portugal não é mais o mesmo Reino, despojado dos postos na Ásia e politicamente dependente da Inglaterra, é obrigado a fixar-se no Brasil como base definitiva de sua exploração territorial. Formando-se inclusive conceitos logísticos de transporte para o tráfico negreiro, de bens de consumo e animais, deslocamento de tropas e autoridades militares.

Em 1549 o primeiro governador-geral, Tomé de Souza, cria a primeira capital nacional, ou capital colônia em Salvador/Bahia. Tornando este Estado como um dos grandes marcos da colonização nacional. Destacando aqui também a cidade de Cachoeira, localizada no último ponto navegável do rio Paraguaçu, com importante ligação e de intenso fluxo de saveiros e embarcações a partir do século XVIII.

Com a mudança da capital nacional para o Rio de Janeiro em 1763 houve uma necessidade maior de ampliar as comunicações com Salvador, impulsionando o desenvolvimento de estradas e vias terrestres. Pois grande parte da produção agrícola (cacau, cana-de-açúcar e fumo), mineral e pecuarista escoavam através de importantes localidades como o Recôncavo Baiano, Região Cacaueira e pela porta de entrada do sertão da Bahia, que era Feira de Santana.

As primeiras tentativas de projetar e executar redes nacionais de transporte no Brasil ocorreu já durante o período monárquico (1822-1889), conforme indicado por historiadores do transporte no Brasil (Coimbra, 1974; Ferreira Neto, 1974; Conselho Nacional de Transportes, 1974 apud GEIPOT, 2001). Em 1822, o Brasil transforma-se num estado politicamente independente. Até então, com mais de três séculos de dominação colonial pelo império português, a economia brasileira era caracterizada pela exportação de produtos primários, sobretudo açúcar e em seguida, café. Neste contexto, o desenvolvimento de intercâmbios comerciais inter-regionais e do mercado interno ocorria de forma muito lenta.

Por outro lado, a independência política do país não deu o impulso suficiente para superar as barreiras ao pleno desenvolvimento do mercado interno. O amadurecimento lento de um comércio inter-regional significativo só poderia basear-se no crescimento econômico constante das principais regiões exportadoras. Assim, um vasto programa de construções de uma rede realmente nacional dependeria de um crescimento mais vigoroso do mercado interno (SANTOS; ARAGÃO, 2001 apud GEIPOT, 2001).

Este mercado interno, motivado pela expansão da agricultura no interior do país para ampliar as conexões do transporte entre as plantações e os portos

exportadores, crescia cada vez mais. A construção das ferrovias no Brasil contribuiu inclusive para o desenvolvimento e abertura de estradas, vindo reforçar uma rede caracterizada por um jogo de “corredores de exportação”, visto que poucas eram as ligações inter-regionais que apontavam para a criação de um mercado interno. As primeiras tentativas governamentais de fornecer uma infra-estrutura de transporte inter-regional foram frustradas. A iniciativa privada não estava propensa a investir nisso, principalmente porque havia oportunidades mais proveitosas no mercado de transporte das fazendas aos portos — e os recursos financeiros públicos não eram ainda o bastante para investir nesses projetos, que não mostravam até então demandas significativas.

Durante o primeiro período de República (1889-1930), a economia brasileira permaneceu basicamente dependente do comércio exterior. Embora o mercado interno começasse a ficar cada vez mais importante — o fim da escravidão em 13 de maio de 1888 deve ser compreendido como um fator muito importante deste crescimento incipiente — isto não era ainda o bastante para causar um comércio inter-regional mais dinâmico. Entretanto foi neste período, em 1893 que surgiram os primeiros automóveis em vias brasileiras, que mais tarde passaram a circular em São Paulo. Neste momento os automóveis não passavam de mera curiosidade e ostentação da população, tendo somente sua ascensão no início do século XX. Quando marcaram definitivamente os rumos do setor de transportes no Brasil. O automóvel se apresentava como meio mais capaz de fazer prosperar a economia através da integração de todo território nacional. E foi em 1928, no final da primeira fase republicana que durante uma das reuniões do Automóvel Clube que surge a idéia da criação do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER) e um fundo nacional para construção de estradas, que foi institucionalizado mais tarde no governo de Washington Luis, que por sua vez disse: *“Governar é abrir estradas”*.

Durante a segunda fase republicana (1930-1960), o Brasil estava pronto para se livrar da dependência da exportação de bens primários e introduzir uma política de industrialização baseada nas necessidades do mercado interno. Neste momento o transporte rodoviário se consolidou como o meio de transporte mais adequado, pois os transportes marítimos e ferroviários estavam com parte da frota destruída e sucateada. Tais contingências e o fato de ser uma tecnologia mais recente pareceram ao governo e aos técnicos bem mais vantajosos, corroboraram para o

rápido avanço do transporte rodoviário no Brasil. E foi o próprio transporte rodoviário que impulsionou o poder público como grande iniciador deste avanço.

Tabela 4: Frota nacional de veículos de 1950 até 1960

Veículos	1950	1955	1960
Automóvel	194.815	381.219	570.195
Ônibus	11.171	19.995	27.645
Caminhões	139.542	231.448	380.197
Caminhonetes	14.352	47.358	69.576
Total	359.880	680.020	1.047.613

Fonte: Transportes no Brasil: histórias e reflexões (2001)

Na década de 50 no Estado da Bahia, logo após a criação em 1946 do Departamento de Estradas e Rodagens da Bahia (DERBA) para expandir a malha rodoviária estadual, houve a descoberta do petróleo na região do Recôncavo, a construção da usina de Paulo Afonso e a cobertura da rodovia Rio – Bahia. No final deste período, em 1960 é criada uma vinculação do Estado à Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE).



Figura 6: BR-116 (Rio-Bahia) em 1948

Fonte: Transportes no Brasil: histórias e reflexões (2001)

O período que vai de 1960 a 1995, pode ser compreendido para o país como um ciclo de desenvolvimento completo. Durante sua primeira metade, a economia brasileira teve um desenvolvimento muito expressivo com taxas de crescimento anuais médias em torno de 6%. O processo de industrialização foi terminado eficazmente, porque uma escala muito larga de bens industriais foi produzida

internamente. Mas ao fim deste período, a dívida externa e a crise fiscal colocaram em cheque o modelo de desenvolvimento do país. Durante todo este período, as estradas de ferro se mantiveram em progressivo processo de deterioração. Cerca de 25% da extensão da rede férrea foi posta fora do serviço em 35 anos, e a parte de mercado interurbano do passageiro por estradas de ferro diminuiu até chegar a valores residuais. Assim, os ônibus tornaram-se absolutamente hegemônicos em todos os mercados de transporte de passageiro no Brasil (Brasileiro e Henry, 1999).

A tabela abaixo valida as informações acima quando tanto o transporte ferroviário quanto o marítimo tiveram amplo decréscimo ao longo dos anos, enquanto o transporte rodoviário se consolida como a maior e melhor modalidade de transporte naquela época.

Tabela 5: Participação percentual (%) dos modais no período de 1950-1963

Veículos	Transporte Rodoviário	Transporte Ferroviário	Transporte Marítimo
1950	38,0	29,2	32,4
1955	49,7	23,2	26,8
1956	52,2	19,9	27,7
1959	57,9	19,4	22,5
1963	64,6	16,8	18,3

Fonte: Transportes no Brasil: histórias e reflexões (2001)

O desenvolvimento e crescimento acelerado do Estado da Bahia, marca a década de 70 com a implantação do Centro Industrial de Aratu (CIA) e do Pólo Petroquímico de Camaçari transformando a região metropolitana de Salvador no maior centro industrial do Nordeste, contribuindo para o desenvolvimento do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros. Muitas empresas de transporte neste período tiveram sua expansão, principalmente pelo término do asfaltamento da BR-101 (trecho nordestino) em 1973. É época em que um dos maiores Grupos Nacionais de Transporte (Grupo Águia Branca) chega à região de Itabuna através da aquisição da empresa Expresso São Jorge. Este período só não foi melhor devido à crise mundial do petróleo em 1971 que levou a redução da produção do parque automobilístico nacional, e com isso transferência de parte dos recursos com Fundo Rodoviário Nacional (FRN) para subsidiar despesas inerentes a esta decadência,

resultando em desaceleração dos investimentos na expansão e conservação da malha rodoviária.

3.1.2 Datas marcantes para o transporte rodoviário

Cronologicamente faz-se necessário uma compreensão mais objetiva de algumas datas e períodos que marcaram a construção e formação do transporte no Brasil que conseqüentemente refletiram a atual condição em que ele se encontra em meio aos tempos modernos ou contemporâneos (GEIPOT, 2001).

- 1891: Proclamada a República em 1889, foi reestruturada a administração do País, sendo criado em outubro de 1891 o Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, para o qual passaram as atribuições da Secretaria da Agricultura, extinta em novembro de 1892.
- 1906: criado o Ministério de Viação e Obras públicas pela lei nº 1.606 de 29 de dezembro;
- 1910: em 25 de outubro o Governo Federal decide incentivar a construção de rodovias no país, através do decreto nº 8.324 que previa subvenções a serem pagas pelo governo por quilômetro de rodovia construída e autorizava a criação de serviços subvencionados;
- 1917: foi aprovada a Lei 1227 de 31 de agosto o estabelecimento de meios, normas e condições para a construção de estradas, ligando os principais centros produtores aos mercados consumidores, portos de mar, rios navegáveis e ferrovias, configurando uma solução de intermodalidade. A data marca o início do rodoviarismo no Estado da Bahia e, simbolicamente, o nascimento do DERBA, eleita para comemorar o Dia do Rodoviário na Bahia.
- 1931: em 20 de fevereiro através do decreto nº 19.726, o governo cria a Inspetoria Federal de Obras contra a Seca, como uma rede básica para atender ao nordeste brasileiro;
- 1934: Plano geral da Viação Nacional;
- 1940: em 21 de setembro o presidente Getúlio Vargas sanciona a Lei nº 2.615 e cria o Fundo Rodoviário dos Estados e Municípios, constituído por parte do imposto único sobre combustíveis e lubrificantes;

- 1944: em 20 de março através do decreto nº 15.093 é promulgado o Plano Rodoviário Nacional, que representou um marco para o rodoviarismo brasileiro.



Figura 7: Plano Rodoviário Nacional
 Fonte: Transportes no Brasil: histórias e reflexões (2001)

- 1945: em dezembro reorganizou o DNER e criou o Fundo Rodoviário Nacional (FRN) através da Lei JOPPERT do decreto-lei nº 8.463;
- 1947: No governo de Eurico Gaspar Dutra nasceu, também, o primeiro plano econômico integrado do país: o Plano Salte (sigla que identificava os objetivos do plano: Saúde, Alimentação, Transporte e Energia).
- 1956: Plano de Metas do governo Juscelino Kubitschek em fevereiro contemplava 31 metas, sendo 11 relacionadas ao transporte;
- 1964: Em 20 de dezembro foi aprovada a Lei nº 4.592 o Plano Nacional de Viação no governo de Castelo Branco;
- 1970: Pelo decreto-Lei nº 1.106 de 16 de junho foi oficialmente criado o Plano de Integração Nacional, que objetivava integrar as regiões nacionais;
- 1972: Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND) no governo Médici;
- 1972: Pelo decreto-Lei nº 1.207 de 7 de fevereiro foi criado o Programa Especial para o Vale do São Francisco (PROVALE) para acelerar o desenvolvimento sócio-econômico da região do Vale do São Francisco;
- 1975: Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) no governo Geisel;

- 1988: A Constituição Federal deste ano institui o Plano Plurianual como principal instrumento de planejamento em médio prazo do governo brasileiro;
- 1990: Programa Federal de Desregulamentação da Economia pelo decreto-lei nº 99.179 em março estabelecia claramente que a atividade privada deveria ser regida pelas regras da livre concorrência, limitando a interferência da Administração Pública Federal;
- 1990: Programa Nacional de Desestatização pela medida provisória nº 155 em março deixava claro que o processo de privatização era prioridade para a política econômica;
- 1990: ocorreu a fusão dos Ministérios dos Transportes, das Minas e Energia e das Comunicações, e criado o Ministério da Infra-Estrutura, com competência também nas áreas de geologia, recursos minerais e energéticos, regime hidrológico e fontes de energia hidráulica, mineração e metalurgia, indústria do petróleo e de energia elétrica, inclusive nuclear, fiscalização com utilização de radiofrequência e serviços postais.
- 1992: foi extinto o Ministério da Infra-Estrutura e criado o Ministério dos Transportes e das Comunicações, com atribuições na área dos transportes, telecomunicações e serviços postais.
- 1992: em novembro foi criado o atual Ministério dos Transportes, com atribuições específicas em política nacional de transportes.
- 1994: Plano Real editado por Fernando Henrique Cardoso traz estabilidade econômica para o país;
- 1998: criada através do Decreto-lei nº 7.314 de 19 de maio a Agerba, que em 31 de agosto deste mesmo ano é oficialmente regulamentada;
- 2001 - 2006: Criação das agências reguladoras federais pela lei nº 10.233 de 5 de junho objetivando a reestruturação no setor de transportes. Foram criados o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes (CONIT), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT);

3.2 OS DESAFIOS PARA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO SÉCULO XXI

Indiscutivelmente os últimos anos do século XX, ou na década de 90, grandes eventos marcaram e influenciaram o setor de transportes no Brasil, onde houve uma reforma estrutural de todo o Estado Federal, em meio a crises fiscais e econômicas, com a elevação da dívida externa e nesta fase que se inicia um grande programa federal de desregulamentação e desestatização. O país adotava aqui, o modelo de Estado Mínimo, dentro de um impulso de privatizações de empresas estatais. Reafirmando o fortalecimento das empresas privadas, e a construção de um ambiente mais competitivo para gerar desenvolvimento nacional. Mas, a própria ação dos transportes esteve limitada no período de 1990 a 1992. A política federal otimizou seus ministérios, reduzindo a capacidade do Ministério de Transportes, ficando este subordinado ao Ministério de Infra-Estrutura. Este fim de década esteve marcado também pelo Programa de Concessões de Rodovias (PROCROFE), sob a responsabilidade do DNER que delegou ao setor privado a execução de trechos das estradas federais e estaduais.

No início do século XXI esteve presente a criação das agências reguladoras do transporte, onde foram criadas a ANTT e Agerba, que passaram a controlar, regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte rodoviário de passageiros que era executado pelas empresas privadas.

Depois de passados os tempos áureos, de abertura de estradas e grandes ligações entre todas as partes do país, a malha asfáltica nacional necessitava de manutenções periódicas de conservação e, além disso, os investimentos neste setor eram reduzidos anualmente pelo governo federal, comprometendo o estado geral das estradas federais e estaduais, sendo o assunto amplamente discutido e debatido por especialistas, empresários e nas mídias de todo o país nos últimos anos.

Crises fiscais e econômicas, aumento da competitividade e a globalização forçaram indústrias e demais setores a buscarem cada vez mais otimizações em seus processos, aumentando produtividade e reduzindo custos. Nestas reduções de custos surgiram programas de demissão voluntária, fechamento de empresas e

demissões de rotina, tudo isto contribuiu para o aumento do desemprego e redução da renda média do trabalhador. Surgiu assim, uma nova camada, ou classe econômica, formada pela informalidade. Esta informalidade, por razões econômicas sem recolher impostos cresce a cada dia, e já alcança níveis preocupantes. É deste ambiente que surge em grande escala o transporte clandestino de passageiros em regiões metropolitanas e rurais em todo o país, sendo a Bahia um dos Estados de grande demanda deste serviço. Formado inicialmente por pessoas menos favorecidas economicamente, tornou-se hoje uma oportunidade para os mais abastados, sendo fonte de renda de empresários e políticos.

Outra face deste contexto, também motivado pelos mesmos fatores, acabou sucumbindo para marginalidade, tornando a segurança pública uma das prioridades nacionais. Muitos destes delinqüentes têm assaltado caminhões e ônibus em estradas e rodovias. Criando um clima de tensão e retração para o transporte, pois muitos dos usuários têm evitado viajar ou até mesmo buscado outras formas de transporte.

Da mesma forma que o transporte ferroviário entrou em decadência a partir de 1950 o transporte rodoviário atualmente entra em uma fase de desaceleração, tentando se manter dentro de um patamar de estabilidade. Por força da livre concorrência o transporte aéreo e de automóveis particulares têm gerado a migração de muitos usuários que até então eram freqüentadores do transporte rodoviário. Muitos deles desmotivados pelos fatores de insegurança que existem atualmente em vias rodoviárias.

3.3 ORGANIZAÇÃO INSTITUCIONAL DO TRP NO BRASIL

Antes de iniciar a abordagem objetiva de diversos aspectos ligados aos fatores determinantes deste segmento, torna-se necessário um conhecimento do mecanismo político federal e estadual para organizar institucionalmente o transporte rodoviário de passageiros.

A organização institucional do transporte rodoviário de passageiros está a cargo das autoridades estaduais e do Governo Federal. Para o caso do transporte dentro dos estados da federação, a responsabilidade é do governo estadual. Devido

ao tamanho dos territórios dos estados, uma parte substancial do transporte de passageiros intra-estadual pode ser considerada como integrante do mercado interurbano do transporte, mas que difere dos mercados urbanos e metropolitanos de transportes. No caso das ligações regionais, isto é, entre estados do país, fica sob responsabilidade do Governo Federal.

Em ambos os casos, a estrutura regulatória é baseada no conceito legal de serviço público, segundo a qual a operação das rotas é delegada pelo governo aos operadores privados através de contrato de concessão. Até os anos noventa, as características essenciais de ambos os regulamentos federal e estadual estavam alinhados com a longa tradição brasileira relativa à prática de concessões no setor de transporte (BRASILEIRO; ARAGÃO, 2000 apud GEIPOT 2001).

A este respeito, alguns aspectos devem ser considerados:

- Uma única rota é concedida a um único operador;
- A autoridade pública define os preços da passagem, com base em uma planilha de custo padrão e de uma estimativa da ocupação média do veículo (uma porcentagem dos assentos, geralmente 70%, é adotada);
- Os contratos de concessão devem ser concedidos através de um processo licitatório.

De forma estrutural o transporte apresenta a seguinte configuração:

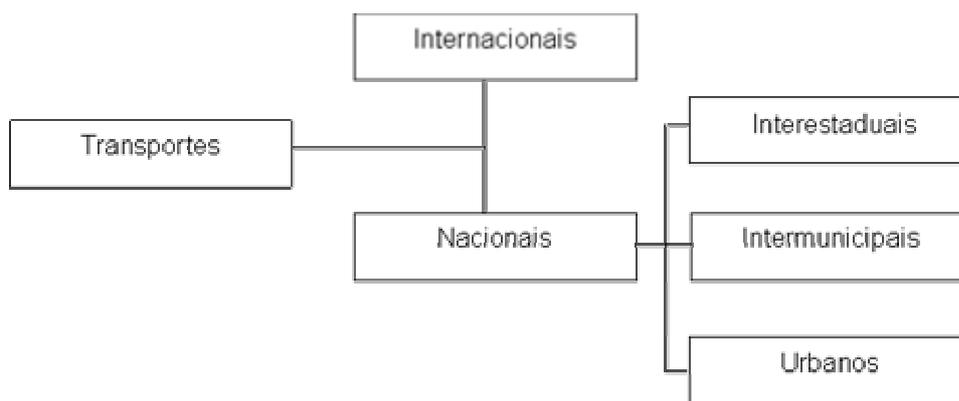


Figura 8: Estrutura do sistema de transporte rodoviário
Fonte: Elaborado pelo autor

O transporte internacional é realizado quando existe a ligação do Brasil com outros países, enquanto o nacional refere-se a viagens exclusivamente dentro da Federação. Nesta modalidade existem três subdivisões. O transporte interestadual

faz ligações entre Estados diferentes dentro do Brasil, enquanto o segmento intermunicipal faz ligações unicamente dentro do Estado. Ficando o governo estadual responsável pelo correto funcionamento deste sistema. O transporte urbano atua em menor escala de distância ficando compreendido aos limites de cada município.

3.3.1 Ministério dos Transportes

Reestruturado no ano de 1992 para atuar especificamente em transportes tem as seguintes atribuições:

- a) política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário;
 - b) marinha mercante, portos e vias navegáveis; e
 - c) participação na coordenação dos transportes aeroviários.
- As competências atribuídas nas alíneas "a" e "b" compreendem:
- I. a formulação, coordenação e supervisão das políticas;
 - II. a participação no planejamento estratégico, o estabelecimento de diretrizes para sua implementação e a definição das prioridades dos programas de investimentos;
 - III. a aprovação dos planos de outorgas;
 - IV. o estabelecimento de diretrizes para a representação do Brasil nos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados referentes aos meios de transportes;
 - V. a formulação e supervisão da execução da política referente ao Fundo de Marinha Mercante, destinado à renovação, recuperação e ampliação da frota mercante nacional, em articulação com os Ministérios da Fazenda, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e do Planejamento, Orçamento e Gestão;
 - VI. o estabelecimento de diretrizes para afretamento de embarcações estrangeiras por empresas brasileiras de navegação e para liberação do transporte de cargas prescritas.

Na base estrutural do Ministério dos Transportes existem as autarquias, tituladas por entidades vinculadas. Existem duas delas relacionadas com o setor de Transporte Rodoviário de Passageiros, a ANTT e o DNIT, que serão apresentadas em seguida.

3.3.2 Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) é o órgão competente pela outorga de permissão e de autorização, para a operação dos serviços

interestaduais e internacionais de passageiros, por meio de Sociedades Empresariais legalmente constituídas para tal fim.

Para efeitos de regulamentação e fiscalização, o transporte de passageiros é tratado nas três esferas de governo:

- As prefeituras municipais cuidam do transporte urbano (dentro da cidade);
- Os governos estaduais respondem pelas linhas intermunicipais dentro de cada Estado (ligando municípios de um mesmo Estado);
- O Governo Federal zela pelo transporte interestadual e internacional de passageiros (transporte de um Estado para outro ou que transpõe fronteiras terrestres com outros países).

Atualmente, a exploração de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros encontra-se sob a égide da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, no que couber da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, regulamentadas pelo Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, e pelas normas aprovadas em Resolução, pela Diretoria Colegiada da ANTT.

As ações de regulação e fiscalização do setor têm caráter permanente e objetivam a adequação das rotinas e procedimentos para a efetiva operacionalização da Lei nº 10.233/2001, que criou a ANTT, buscando a melhoria dos serviços e a redução dos custos aos usuários do transporte rodoviário de passageiros, quer no transporte regular, quer no de fretamento contínuo, eventual ou turístico.

3.3.3 Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT)

O Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) é o órgão executor da política de transportes determinada pelo Governo Federal. Autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, foi implantada em fevereiro de 2002 para desempenhar as funções relativas à construção, manutenção e operação de infraestrutura dos segmentos do Sistema Federal de Viação sob administração direta da

União nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, conforme Decreto nº 4.129 de 13/02/2002. É dirigido por um Conselho Administrativo e por sete diretores nomeados pelo Presidente.

Na seqüência segundo regimento interno do DNIT (2002) segue trechos das competências gerais de maior relevância para a pesquisa:

“a) Implementar as políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes e pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte - CONIT para a administração, manutenção, melhoramento, expansão e operação da infra-estrutura do Sistema Federal de Viação, segundo os princípios e diretrizes fixados na Lei nº 10.233, de 2001, e no seu Regulamento; b) Estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias; c) Fornecer ao Ministério dos Transportes informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de aprovação dos segmentos da infra-estrutura viária; d) Elaborar o relatório anual de atividades e desempenho, destacando o cumprimento das políticas do setor, enviando-o ao Ministério dos Transportes; [...]”

3.4 ORGANIZAÇÃO INSTITUCIONAL DO TRP NA BAHIA

No Estado da Bahia o transporte rodoviário de passageiros está sob o Poder Público do governo. Em sua estrutura hierárquica, existe a SEINFRA, que compreende dentre outros poderes as autarquias estaduais Derba e Agerba. Esta última fomenta o controle, fiscalização e regulação do transporte rodoviário de passageiros no segmento intermunicipal dentro do Estado da Bahia. Os tópicos seguintes explicam sinteticamente a finalidade e competências destas instituições públicas.

3.4.1 Governo do Estado da Bahia

Associados ao governo da Bahia existem a Casa Militar, Vice-governadores e Procuradoria geral do Estado. O Poder público desta unidade de federação compreende quatro esferas: Institucional, Infra-estrutura, Econômica e Social, conforme figura nove.

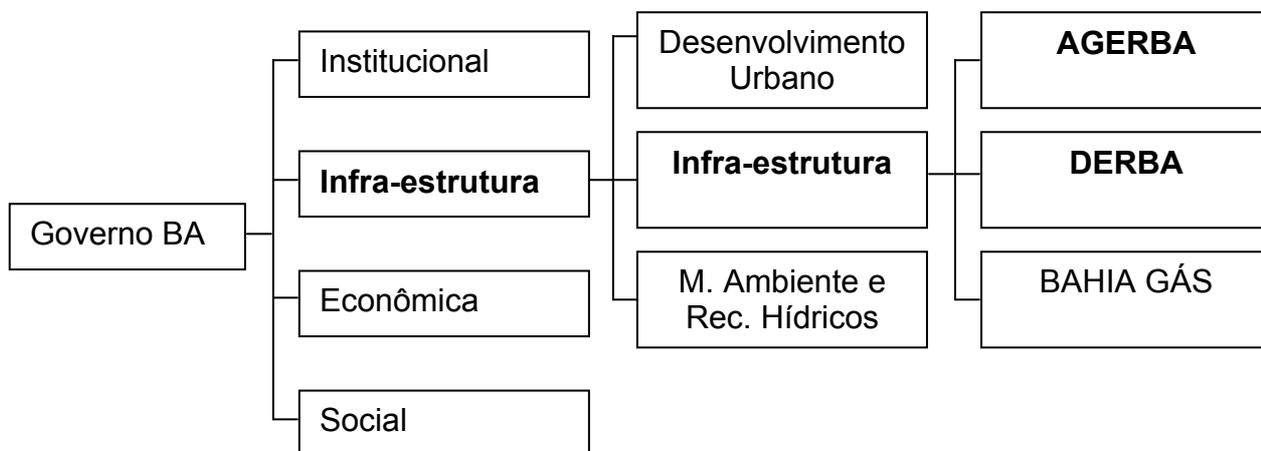


Figura 9: Estrutura funcional do Governo da Bahia

Fonte: Criado pelo autor a partir do organograma institucional do Governo da Bahia

No Estado da Bahia, assim como nos demais estados da federação o setor de transportes está vinculado a Secretaria de Infra-estrutura.

3.4.2 Secretaria de Infra-Estrutura do Estado da Bahia

Segundo *site* da SEINFRA, a criação da Secretaria de Infra-Estrutura foi autorizada após a extinção das Secretarias de Energia, Transportes e Comunicações e Recursos Hídricos, Saneamento e Habitação com a Lei nº 7.435 de 30 de dezembro de 1998, que modificou a organização e estrutura das Secretarias Estaduais.

Por força desta lei a Secretaria de Infra-Estrutura absorveu o Derba, Agerba e a Bahiagás, entidades da administração indireta, exceto a URBIS, que passou para a Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia.

Foi então criada a Superintendência de Transportes, que tem por finalidade planejar, coordenar, supervisionar, acompanhar e avaliar a política de transportes do Estado, bem como promover e articular a integração dos diversos modais de transportes, envolvendo os setores públicos e privados.

Segundo informações da SEINFRA, esta secretaria tem como Finalidade e Competências:

Finalidade

Formular e executar as políticas relativas à energia, transportes, comunicações, assim como regular, controlar e fiscalizar a qualidade dos serviços públicos concedidos, permitidos e autorizados.

Competências

- Assistir o Governador na formulação, implementação e avaliação da política de energia, transportes e comunicações;
- Promover, coordenar, executar e supervisionar a elaboração de planos, programas e projetos estaduais de energia, transportes e comunicações, compatibilizando-os com a política do Governo Federal;
- Articular-se, permanentemente, com órgãos e entidades da administração pública federal, estadual e municipal, visando desenvolver ações relativas à gestão de energia, transportes e comunicações, definindo em conjunto suas competências e nível de colaboração;
- Promover a captação de recursos junto a instituições públicas e privadas, nacionais e internacionais para implementação de ações relativas a energia, transportes e comunicações;
- Estabelecer, promover e fiscalizar o cumprimento de diretrizes e normas sobre: aproveitamento, utilização e conservação de energia, transportes e comunicações, compatibilizando-os com os programas de proteção ambiental no Estado da Bahia e com os dispositivos legais emanados do Governo Federal;
- Definir diretrizes e limites de atuação do setor privado, no que concerne ao uso de energia, transportes e comunicações, no Estado da Bahia, de forma a potencializar os esforços do setor público com os da iniciativa privada;
- Estabelecer diretrizes e normas destinadas à regulação, ao controle e à fiscalização da qualidade dos serviços públicos concedidos, permitidos e autorizados, no âmbito da sua competência;
- **Realizar, coordenar e supervisionar estudos, programas, projetos e obras, objetivando assegurar o desenvolvimento do Estado pela implantação e manutenção de uma adequada infra-estrutura aeroviária, rodoviária e hidroviária.** (Grifo do autor)

3.4.3 DERBA – Departamento de Infra-Estrutura de Transportes da Bahia

Segundo o *site* da SEINFRA Bahia, o Derba tem as seguintes finalidade e competências:

FINALIDADE

Execução de programas relativos à subfunção transportes, de competência do Estado, à exceção daqueles cometidos em lei a outras entidades ou órgãos, e, em caráter supletivo, os referentes aos planos federal e municipal, bem como a construção e a administração dos seus terminais rodoviários, hidroviários e aeroviários.

COMPETÊNCIA

- **Promover, em articulação com a Secretaria de Infra-Estrutura, a elaboração e revisão periódica, pelo menos de cinco em cinco anos, do Plano de Transportes do Estado;** (Grifo do autor)
 - elaborar estudos e projetos relativos à subfunção transporte;
 - executar o Plano de Transportes do Estado e obras correlatas, mediante programas anuais de trabalho;
- **construir, manter e conservar as estradas estaduais e federais delegadas;** (Grifo do autor)
 - controlar, fiscalizar e policiar o tráfego nas rodovias estaduais e federais delegadas, no que lhe couber;
 - promover a construção, manutenção e conservação de pistas de aeroportos e de terminais rodoviários, hidroviários e aeroviários, bem como a administração dos terminais não delegados.

3.4.4 AGERBA – Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicação da Bahia

Segundo informativo específico desta agência, com o propósito de aperfeiçoar o processo de regulação, oferecendo maior estrutura para monitorar e acompanhar a prestação deste serviço foi criada em 1998 a Agerba. Ela é uma autarquia, em regime especial, vinculada à SEINFRA através da Lei nº 7.314 de 19 de maio de 1998 e regulamentada através do Decreto-lei 7.426 de 31 de agosto de 1998. Sendo responsável em linhas gerais pela fiscalização, controle e regulação deste serviço público nos segmentos de energia, transporte e comunicação.

Internamente, por esta agência, a regulamentação do sistema de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros foi feita através da Resolução Agerba nº 27/01, de 27 de novembro de 2001, objetivando: “Busca constante de melhorias dos serviços prestados pelas concessionárias / permissionárias, dentro de padrões

adequados de conforto, higiene, regularidade, atualidade, pontualidade e segurança” (AGÊNCIA..., 2001).

A Agerba é composta por doze Pólos de Fiscalização em todo o Estado da Bahia, desenvolvendo atividades de fiscalização dos sistemas de transporte intermunicipal de passageiros.

A Agerba disciplina a concessão das licenças especiais de transporte, através da Resolução Agerba nº 06/01, de 08 de fevereiro de 2001, que é a prestação de serviços, mediante contrato prévio, para o transporte de grupos de pessoas previamente constituídos, através de licença para turismo, fretamento, escolar, vinculada e eventual.

A Agerba também coordena e executa as ações de combate ao transporte irregular de passageiros em diversas rodovias do Estado (grifo do autor), sempre em conjunto com a Polícia Rodoviária Estadual (PRE), Polícia Militar (PM) ou Polícia Rodoviária Federal (PRF), coibindo a prática de tal atividade, que não oferece as condições de segurança ideais para os seus usuários, em virtude da utilização de veículos com duvidosas condições de segurança e que são conduzidos, na maioria das vezes, por motoristas sem a habilitação prevista no Código de Trânsito Brasileiro, constituindo-se num risco para a população. (AGERBA, 2006).

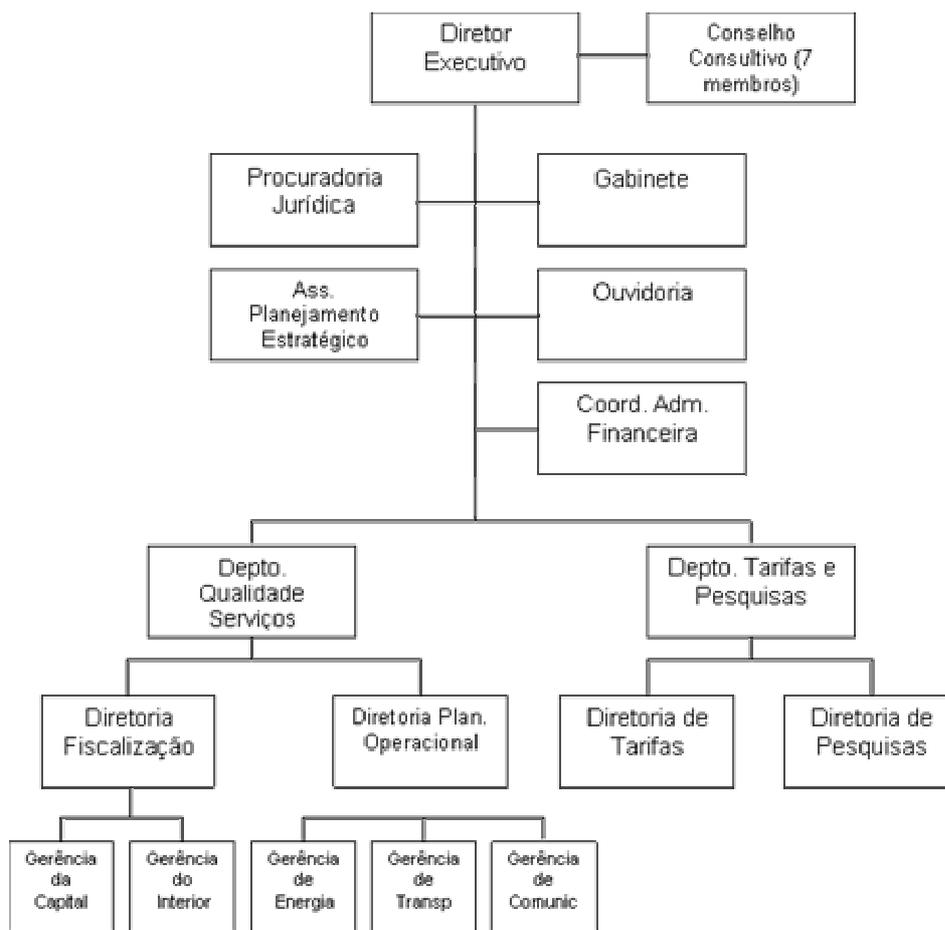


Figura 10: Organograma da Diretoria Executiva Agerba
 Fonte: Agerba (2006)

3.5 PANORAMA ATUAL DO TRP NA BAHIA

Segundo dados do anuário Exame (2004-2005) a Bahia é o quinto maior território nacional, com 564.692 km² e um total de 417 municípios. Em termos populacionais tem a quarta maior quantidade absoluta do Brasil, com 13.468.546 habitantes, sendo classificados em: 67% urbano e 33% rural. No período do ano 1991 até 2000 houve pouco crescimento, na ordem de 4%.

Os indicadores econômicos indicam este Estado com o sexto maior Produto Interno Bruto (PIB) do país (52 bilhões de reais), e com a quinta maior receita de governo, mas um dos piores do Brasil em despesas públicas comprometidas com a folha de pagamento.

Os indicadores sociais apontam dados incompatíveis com o alto valor do PIB baiano. A distribuição de renda é ruim, fazendo deste Estado o décimo sexto pior do país. A mortalidade infantil e a taxa de desemprego são altas, respectivamente 38,7% e 22,42%.

Dados relativos ao transporte apontam a Bahia como a sexta maior frota de ônibus (15.370) e a oitava de automóveis (613.850). E nos aeroportos tem a quinta maior movimentação do país (3.644.950 passageiros/ano).

A matriz de transportes da Bahia não difere muito da estrutura nacional, demonstrando sua maior participação para o transporte rodoviário. Dentro deste sistema rodoviário, segundo AGERBA (2001), a rede rodoviária estadual apresenta uma extensão de aproximadamente 120 mil quilômetros (quinta maior do país), composta de 5.093 km estradas federais, 11.683km de estradas estaduais e 99.606km de estradas municipais. Deste total apenas 10% são pavimentadas. O TRIP-BA atende mensalmente 8 milhões de usuários diretos e 24 milhões indiretos. Através de 52 empresas, com uma frota de dois mil ônibus e 199 mil horários por mês. (AGERBA, 2001).

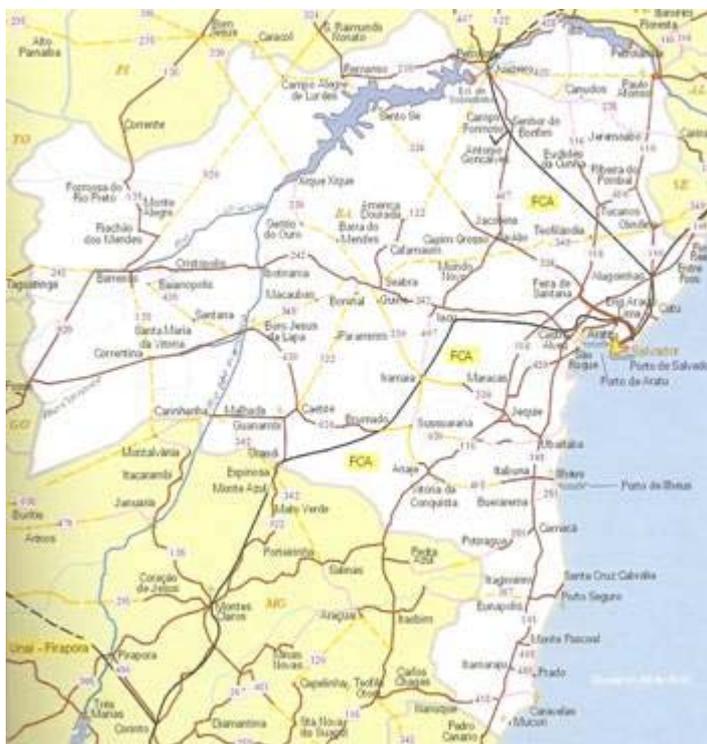


Figura 11: Rede viária do Estado da Bahia
Fonte: Projeto crescendo – regulação e cidadania ativa

Dentre as principais rodovias federais, são destaques:

- BR 324, que liga Salvador a Feira de Santana;
- BR 116, conhecida como “Rio-Bahia” sendo responsável pela principal ligação do Estado com o sul do país;
 - BR 101, cortando o Estado no sentido norte e sul, sendo importante via de turistas e escoamento da agricultura, principalmente cacau;
 - BR 020 e BR 242 que integram o Nordeste ao Centro-Oeste e Sudeste do país;
 - BR 407, ligando aos municípios de Juazeiro (BA) até Petrolina (PE) à margem do Rio São Francisco;
 - BR 110, ligando Salvador a Paulo Afonso.

4 FATORES DETERMINANTES PARA TRIP NA BAHIA

Este capítulo compreende a identificação e análise detalhada dos fatores determinantes para sustentabilidade do transporte rodoviário de passageiros. O autor através de bases documentais da CNT, Abentro, e pesquisa/entrevista primária com diretores das maiores empresas de transporte (concessionários) e da agência reguladora deste Estado (Agerba), obteve-se os seguintes dados:

Segundo o Centro de Estudos em Logística (COPPEAD), em uma pesquisa independente para a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), em Junho do ano 2002, foram caracterizados nove fatores causadores de baixa sustentabilidade para o TRP no Brasil:

1. aumento dos custos do transporte - principalmente para passageiros que não são cativos;
2. maior utilização de veículos próprios,
3. variações na situação econômica da população - causando supressão as viagens de passeio;
4. mudança do perfil econômico - desenvolvimento de diversas regiões do país;
5. introdução da gratuidade - substituição do pagante pelo isento e redução dos lugares ofertados;
6. degradação das rodoviárias - diminuição da atratividade para os usuários eventuais;
7. incremento do transporte clandestino - realizando viagens nos mesmos percursos com menor segurança e serviço mais personalizado – origem e destino;
8. popularização de outros meios de transporte - facilidade de pagamento de passagens aéreas;

9. insegurança quanto a assaltos nas rodovias - aumento da criminalidade.

De forma bastante similar, a Associação das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros do Estado da Bahia (Abemtro) no ano de 2006 publicou um ofício referente ao quadro situacional do modo intermunicipal neste Estado e, encaminhou ao atual Governador da Bahia. Neste quadro estão expressos cinco fatores adversos para a sustentabilidade desta modalidade.

1. transporte Clandestino - causando redução de postos de trabalho, evasão de receitas e riscos na prestação do serviço para o usuário final;
2. rodovias degradadas - elevado índice de buracos nas estadas que aumentam o risco de acidentes, assaltos e custos operacionais para as empresas.
3. elevada incidência de assaltos - grande aumento nos últimos dez anos em rodovias estaduais e federais;
4. gratuidade nociva ao consumidor - aprovações de leis de gratuidade do transporte sem subsídio para as empresas;
5. crônica defasagem tarifária - inviabilizando maiores investimentos em qualidade na prestação de serviços para os clientes.

Por fim, consolidando as descrições anteriores, a pesquisa e entrevista primária com concessionários e Agerba realizada pelo autor converge para os seguintes fatores:

1. transporte clandestino de passageiros;
2. investimentos em infra-estrutura (condição das estradas);
3. assaltos em rodovias estaduais e federais;
4. defasagem do coeficiente tarifário;
5. ingerência de algumas empresas de ônibus;
6. sistema de gerenciamento da Agerba incapaz de suprir de forma eficaz aos interesses conflitantes dos atores envolvidos.

Com base nas três fontes expostas anteriormente, duas de caráter secundário e um primário, os dados serão adaptados aos fatores determinantes para o transporte rodoviário de passageiros e adequadamente classificados segundo a Teoria Ecib. A Teoria de regulação incorpora-se a fatores à medida que eles são descritos e analisados.

Conforme abordado no segundo capítulo a teoria Ecib foi desenvolvida em 1993 com o objetivo de potencializar a competitividade da indústria nacional. Mas

por ser referência em muitos estudos, continua sendo aplicada em diversos setores. Inclusive neste mesmo período houve um estudo específico que apresentava as interfaces de todos os setores industriais com a capacidade dos transportes em deliberar condicionantes para uma melhor logística de escoamento.

O modelo abaixo se refere ao formato original do Ecib, que agora será incorporado para o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado da Bahia.

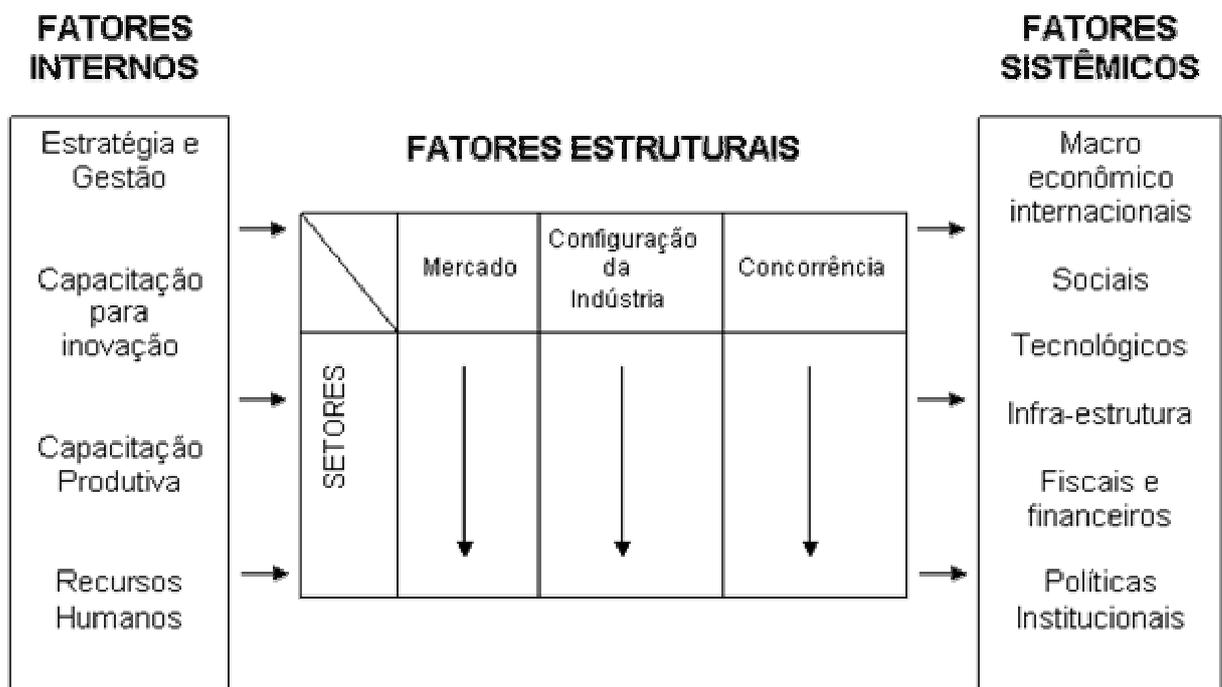


Figura 12: **Dimensões dos fatores competitivos**
 Fonte: ECIB (2002, p.71)

Os três fatores determinantes deste modelo estão divididos em três dimensões específicas: internos, estruturais e sistêmicos

4.1 FATORES INTERNOS

Os fatores internos à empresa são aqueles que estão dentro do ambiente de decisão das empresas ou setor, que objetivamente tornam-se vantagens competitivas.

4.1.1 Estratégias de gestão

4.1.1.1 Empresas

As estratégias de gestão de grande parte das empresas do TRIP-BA ainda não apresentam conteúdos definidos e estruturados. Muitas delas não trabalham com Planejamento Orçamentário e apresentam políticas internas reativas. Vale destacar a metodologia e políticas da qualidade que há mais de 10 anos vem sendo adotada na Viação Águia Branca, que também é possuidora de certificação ISO 9000. Recentemente conquistando vários prêmios de qualidade e segurança nos transportes, como o Prêmio Nacional Volvo de Segurança no Trânsito, Best of Mind (empresa mais lembrada pela população) e dois prêmios promovidos pela Associação Brasileira de Recursos Humanos da Bahia (ABRH – BA), de temas: Valorizando a Vida Humana e Oficina de Talentos. Neste patamar encontra-se também a Viação Itapemirim, tradicional em seus serviços de qualidade ao cliente.

Outras empresas também têm tido iniciativa em profissionalizar o ambiente dos transportes, melhorando seus processos internos e renovando frota, são destaques as empresas do Grupo empresarial Carletto (Viação Cidade Sol, Rota e Expresso Brasileiro), que atua no Sul, Sudoeste e Extremo Sul da Bahia que recentemente investiu 19,3 milhões em renovação de frota (67 veículos). A Viação Santana vem também aplicando estes mesmo conceitos de profissionalização e renovação de frota.

Contextualizando este argumento da grande parte das empresas que não aplicam estratégias básicas de gestão, recentemente nos noticiários do *site* da Agerba e Governo da Bahia foi destaque uma nota referente a auditorias que o órgão regulador estaria fazendo no mês de março de 2007 em duas empresas de transportes da Bahia.

A Agerba inicia nesta quarta-feira (7) o trabalho de auditoria nas empresas Camurujipe e Novo Horizonte. Os trabalhos serão concentrados nas áreas administrativo-financeira, manutenção e operação. A auditoria visa melhorar a qualidade de gestão das duas empresas e melhorar a qualidade dos serviços prestados aos usuários, dentro das diretrizes do governo do Estado para o sistema intermunicipal de transporte – que atende cerca de 10 milhões de passageiros por mês. (AGENCIA..., 2007)

4.1.1.2 Comunicação com o cliente

Além das questões estratégicas relativas à administração dos processos de trabalho, são poucas as empresas que se preocupam em ouvir seus clientes. Pioneiramente algumas destas, como a Viação Águia Branca, foi precursora na metodologia de um canal 0800 para atendimento ao cliente, na recepção de elogios, críticas e sugestões.

Em caráter de monitoramento e acompanhamento, a Agerba dispõe de uma Ouvidoria para recebimento de ligações de todos os clientes do transporte intermunicipal. Todos os veículos devem conter um adesivo interno com o número do telefone da Ouvidoria da Agerba para facilitar o acesso do usuário. Pelos históricos destas informações observa-se um grande aumento no número de reclamantes. Comparando o período de seis anos entre 2000 e 2006 as reclamações aumentaram em 130,14%, e por outro lado a quantidade de passageiros não aumentou.

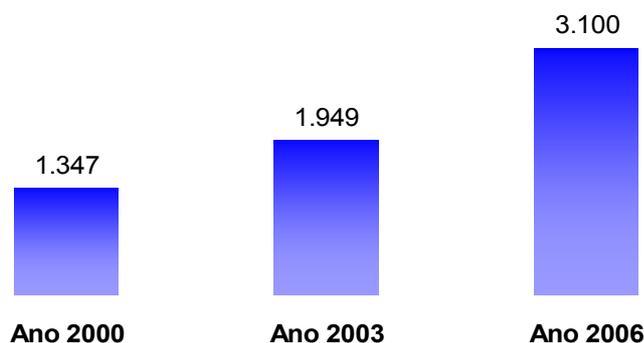


Gráfico 1: Total de reclamações de usuários do TRIP-BA na Ouvidoria da Agerba.
Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados da Ouvidoria Agerba (2007)

O próximo gráfico é uma estratificação dos motivos de solicitação dos clientes das diversas empresas de transporte intermunicipal da Bahia a Ouvidoria da Agerba. Observa-se que a maiorias destas observações concentra-se em quatro tipologias, que juntas equivalem a 59% do total: Desrespeito no Atendimento (19%); Pontualidade e atendimento conforme os horários previstos (15%); Paradas nos pontos (13%) e manutenção e conservação da frota (12%). Observa-se que são reclamações típicas de falta de um sistema eficaz de gestão nas empresas.

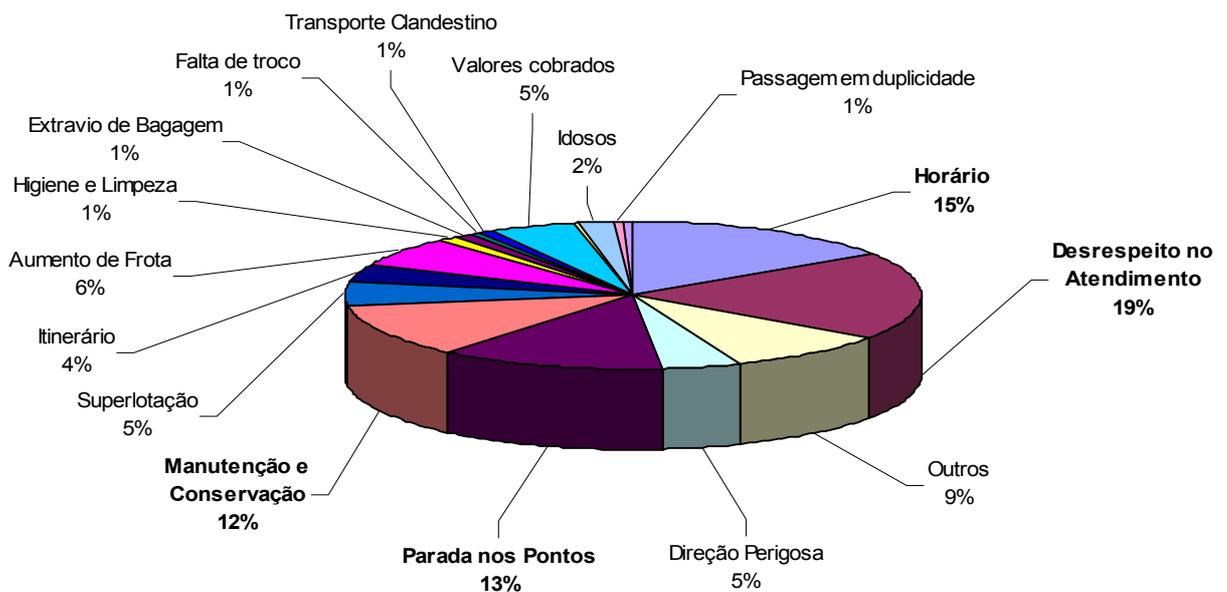


Gráfico 2: Tipologia de solicitações dos clientes a Ouvidoria da AGERBA (ano 2006)
 Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados da Ouvidoria da Agerba (2007)

Em resumo quanto aos fatores internos para as empresas de transporte rodoviário de passageiros é notório observar que o sistema como um todo é deficiente na qualidade da prestação dos serviços e progressivamente, conforme os dados da ouvidoria da Agerba tem se mostrado ainda mais frágil. É considerável que a má qualidade de grande parte das empresas é impulsionada também por todo um conjunto de fatores externos que tem prejudicado a sua gestão, como: transporte clandestino, estradas precárias, assaltos nas estradas, coeficiente tarifário etc. Todos estes fatores serão analisados posteriormente.

4.1.1.3 Agerba

Envolvida há anos em um ambiente de amplos interesses políticos, poucas ações objetivas para sustentabilidade do transporte foram realizadas pela Agerba. Atualmente o que os resultados demonstram remete-se a uma ineficiência na produção de ações sistemáticas para manutenção e revitalização do sistema.

Princípios básicos da administração e gestão como planejamentos de médio e longo prazo, têm ficado à deriva dentro desta agência.

Um bom exemplo está no regulamento do sistema Agerba (2007):

CAPÍTULO III

DO PLANEJAMENTO E DA IMPLANTAÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 3º A AGERBA deverá elaborar e manter sempre atualizado o Plano Diretor de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros, na busca permanente de maior eficiência e eficácia do sistema.

Art. 4º A cada dez anos deverá ser elaborado novo Plano Diretor, que apresentará as diretrizes de ação em todos os aspectos relacionados com o transporte de passageiros, com vistas ao seu mais eficiente atendimento, considerando-se os dispositivos deste Regulamento.

Parágrafo único. A cada quatro anos, coincidindo com o início de nova administração, a Agerba procederá à revisão do Plano Diretor, se necessário.

Art. 5º Na elaboração do Plano Diretor, para aferição quantitativa e qualitativa dos serviços existentes e viabilidade de implantação de novos serviços, deverão ser considerados, dentre outros, os seguintes aspectos:

- I - a importância das localidades de origem e destino no contexto político, econômico, turístico e social;
- II - a população das localidades atendidas pela ligação e suas características socioeconômicas e culturais;
- III - a capacidade de geração de transporte das localidades servidas;
- IV - o caráter de permanência da linha em função do interesse público;
- V - o padrão do serviço a ser prestado;
- VI - a infra-estrutura de apoio à linha.

De forma bem objetiva, os artigos acima dão ênfase a elaboração e atualização constante de um Plano Diretor que buscará eficiência e eficácia nos serviços prestados ao usuário pelo sistema. A cada dez anos existirá uma revisão e no caso de mudança administrativa deve ocorrer uma revisão.

Na “contramão” deste capítulo se encontra a realidade da gestão da AGERBA desde sua implantação pela SEINFRA em 1998 nunca foi concluído o Plano Diretor (PD) exposto acima no regulamento desta agência. Segundo informações desta agência o último Plano Diretor do Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado da Bahia elaborado integralmente foi em 1986, na época do antigo DTT.

A Agerba começou a elaborar outro PD em 2001, através de um convênio com o CETEAD, entidade ligada à Escola de Administração da UFBA, porém o mesmo foi interrompido após duas fases e até hoje não foi retomado.

Complementando a necessidade de gestão administrativa da Agerba, falta controle de informações. Um setor que vem sendo referência dentro deste sistema é a Ouvidoria que compreende amplo canal de comunicação com o cliente. Mas, este é um trabalho muito pontual dentro de um complexo, onde faltam informações básicas, como: quantidade de passageiros transportados mensalmente, número de

viagens, número de funcionários das empresas, passageiro por quilômetro transportado. Em parte o grande problema de assimetria de informações abordado em Teoria da Regulação refere-se à Agerba ser carente de dados e informações estatísticas para tomada de decisão. Segundo um de seus gestores durante uma das entrevistas com o autor, este lamenta a carência de informações da Agerba: *“Infelizmente não possuímos os dados estatísticos sobre aumento ou diminuição dos horários ofertados no STRIP - Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado da Bahia, pois a AGERBA não possui uma unidade especialmente designada para fazer este controle, o que é lamentável”*.

4.1.2 Capacitação para inovação

O setor carece da funcionalidade básica em suas atividades junto à população, diante destes fatos é limitada a abordagem de inovação dentro deste sistema. Para tanto devem ser consideradas algumas ações que mesmo ainda que de forma incipiente merecem destaque. Entendendo-se como parte da inovação são destaques a evolução dos ônibus atuais, que ao longo dos anos sofreram grande incremento de tecnologia.

Voltando no tempo desde os primeiros veículos funcionados a partir do ciclo diesel desenvolvido por dois alemães, Karl Friedrich e Gottlieb Wilhelm Daimler, em 1885, muitas tecnologias foram incorporadas ao sistema de transportes por ônibus. As empresas fabricantes de veículos nos últimos quinze anos como Mercedes Benz, Volvo e Scania passaram a fabricar somente os componentes mecânicos pesados do veículo (motor, caixa de mudanças e eixos) dentro de um conjunto chamado chassis ou plataforma. Ficando a carroceria dos veículos, compostas de lataria chapas, assentos, sanitário etc a cargo das encarroçadoras. Atualmente são destaques a Marcopolo, Busscar, Irizar e Comil. Nesta divisão de funções dos grandes fornecedores, os ônibus passaram a ser equipados com modernos sistemas de gerenciamento eletrônico dos motores, facilitando a condução econômica e de segurança do veículo; poltronas mais confortáveis e reclináveis; sistemas de áudio e vídeo durante a viagem; modernos sistemas de refrigeração interna dos veículos (ar condicionado); sistemas de suspensão mais silenciosos para os clientes; banheiros

mais confortáveis; enfim uma série de atrativos para as empresas de transporte melhorarem a qualidade e conforto na prestação dos serviços. Na Bahia parte das empresas mais atentas já tem buscado ampliar programas de renovação de frotas. Mas a idade média da frota do transporte rodoviário intermunicipal ainda é alta. Muitos carros estão circulando a mais de dez anos em condições precárias de manutenção e conservação.

Um fato relevante foi à recente comunicação identificada no *site* do Governo da Bahia (www.agecom.go.gov.br) em 12 de março de 2007.

A frota na Bahia, segundo levantamento da Agerba, tem ônibus que passam de 10 a 17 anos de uso, enquanto os demais estados têm em média de três a cinco anos. [...] Dois mil e oitocentos ônibus com mais de sete anos de uso, que fazem o transporte rodoviário intermunicipal na Bahia, terão que ser retirados de circulação. [...] Os ônibus pertencem a diversas empresas e a renovação da frota é uma das exigências do Governo do Estado, que busca atender a população com melhorias na qualidade dos serviços de transporte na Bahia. Esta ação faz parte do projeto que está sendo desenvolvido pela Secretaria Estadual de Infra-estrutura (Seinfra), por meio da Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (Agerba) e em parceria com a Associação de Empresas de Transporte Coletivo Rodoviário do Estado da Bahia (Abemtro), com o objetivo de reduzir a idade média dos ônibus para três anos e meio, no período máximo de quatro anos (AGENCIA DE COM..., 2007).

4.1.3 Capacidade produtiva

A própria história dos transportes e o modelo atual do tipo permissão/concessão causam baixa competitividade e produtividade dentro de um contexto geral. Onde parte deste complexo de transporte subinveste em capacitação e treinamento de pessoal. Também não existem análises por meio de indicadores que possa aferir de forma confiável a produtividade deste setor.

4.1.4 Recursos Humanos

Dentro desta abordagem de recursos humanos, envolvendo a Agerba e empresas regulares de transporte, são escassos os processos de gestão para

capacitação, seleção e acompanhamento das pessoas. Todavia, há aproximadamente cinco anos, vem existindo uma preocupação de algumas empresas em investir na capacitação e treinamento de pessoal. Algo ainda pouco expressivo quando comparado com outros setores. Consultorias em treinamento e capacitação como é o caso da Empresa Toten RH, onde a proprietária Raquel destaca que aqui em Salvador, capital da Bahia, existe uma demanda muito grande, pois a maior parte das empresas é carente destes serviços, e aos poucos tem compreendido que capacitação é investimento e não despesa.

4.2 FATORES ESTRUTURAIS

De acordo com os estudos do ECIB (1993) os fatores estruturais são aqueles que, mesmo não sendo inteiramente controlados pelas organizações, estão parcialmente sob a sua área de influência e caracterizam o ambiente competitivo que ela enfrenta diretamente.

4.2.1 Mercado

O mercado tem se tornado bastante limitado e vulnerável a medida que existe uma retração de demanda e expansão de outros modais. Para explicar os aspectos relacionados ao mercado sob a ótica de demanda serão adotadas três abordagens. A primeira referindo-se aos dados estatísticos do Índice de Movimentação Econômica de Salvador (IMEC), a segunda pela comparação dos meios ônibus, avião e carro através de uma pesquisa secundária, e a terceira pelos dados consolidados de desempenho de uma das maiores empresas de transporte rodoviário de passageiros na Bahia.

Para tanto vale destacar que o TRIP-BA é extremamente carente de dados estatísticos para acompanhar tempestivamente a performance deste sistema, tanto a Agerba quanto a Abemtro não dispõe destes dados. Informações básicas como:

quantidade de viagens realizadas, quantidade de passageiros transportados, índice de aproveitamento de veículo e passageiros transportados por quilômetro.

Foi notória a grande diferença observada entre o *mister* de informações apuradas e analisadas no *site* da ANTT e Agerba. A ANTT apresenta anuários formados por um complexo sistema de dados estatísticos, enquanto a agência intermunicipal não apresenta nenhuma informação nesta característica no *site*.

Apesar da carência de dados, o autor traz informações com forte correlação com o sistema intermunicipal, que servem de alicerce na compreensão da demanda.

4.2.1.1 Índice de Movimentação Econômica de Salvador (IMEC-SSA)

Os dados IMEC-SSA produzidos pela SEI (2007), seguem como base analítica a cidade de Salvador, capital da Bahia, e maior município de demanda do transporte nesta localidade, que operacionalmente funciona como base alimentadora de diversos municípios, sendo factível validá-lo como parâmetro desta análise. A título explicativo/ descritivo, segundo o *site* oficial da SEI, o índice é:

O Índice de Movimentação Econômica de Salvador (IMEC-SSA) foi baseado no IMEC-FIPE para o Município de São Paulo, elaborado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE). A SEI identificou variáveis e construiu séries de dados que demonstrassem a realidade do Município. A SEI contratou, através de convênio, a UFBA para elaborar o procedimento estatístico utilizado para o cálculo do índice. [...] Segundo AZONI e LATIF, o Índice de Movimentação Econômica (IMEC) é um "medidor das oscilações que ocorrem na superfície do funcionamento da economia, variações essas que são fruto de decisões de agentes econômicos e que resultarão em atitudes que, mais cedo ou mais tarde, aparecerão registradas nos indicadores tradicionais". [...] O IMEC monitora "o deslocamento de pessoas e cargas, esperando-se acompanhar, por associação, as motivações econômicas que fundamentam aquela movimentação. Além dessa movimentação, utilizam-se outros indicadores como os relacionados a vendas no comércio e consumo de energia, estes mais próximos do conceito de atividade econômica. Mas a grande maioria das variáveis que compõem o indicador situam-se no âmbito da movimentação de pessoas e cargas (SUPERINTENDÊNCIA..., 2007).

Este índice é formado por seis variáveis: ônibus urbano, **ônibus intermunicipal**, carga portuária, aeroporto, energia elétrica e combustível. Destes seis indicadores, três apresentaram involução quando comparados os primeiros semestres de 2006 com o ano 1996. Uma pequena queda de 2,48% esteve com combustíveis, e um maior impacto ficou por conta do segmento ônibus. O ônibus

urbano e intermunicipal ficaram respectivamente com decréscimo de 10,22% e 20,33%

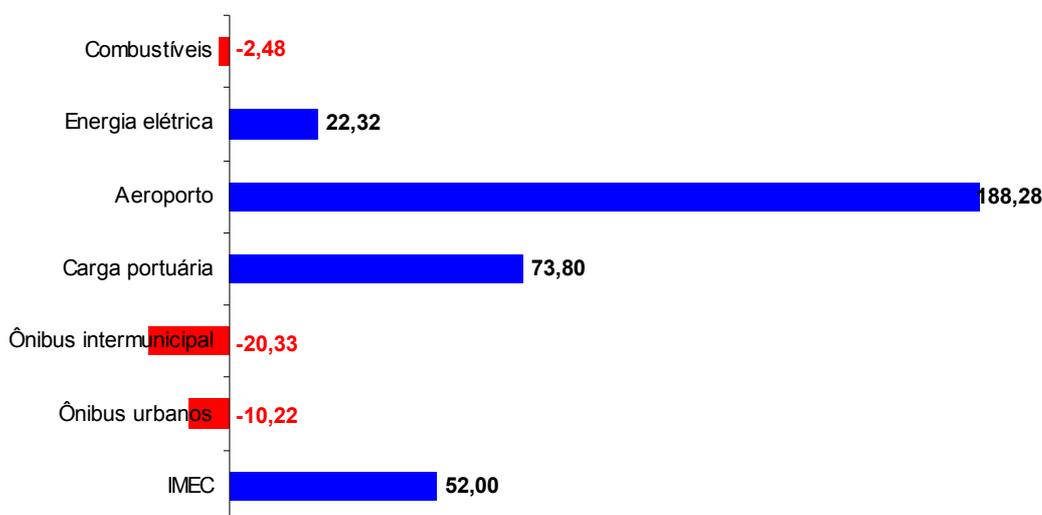


Gráfico 3: Índice de movimentação econômica de Salvador (1º Sem/96 com 1º Sem/06)
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do GEAC-SEI

Complementando esta análise, observação que o IMEC-SSA vem evoluindo progressivamente ao longo dos meses. Enquanto o segmento ônibus retrai o crescimento, ficando o transporte aéreo responsável pelo impulso destes dados. Comparativamente a demanda do Aeroporto de Salvador aumentou 188% do 1º Semestre do ano 2006 em relação ao ano 1996.

Analisando agora a série histórica do IMEC-SSA, observa-se uma tendência de queda. Para os onze anos analisados, houve taxa média anual de queda de 1,81%. Mas, por outro lado está existindo um crescimento nos últimos quatro anos (2003 até 2006), o que não significa ainda um crescimento neste mesmo ritmo, mas uma estabilidade de demanda.

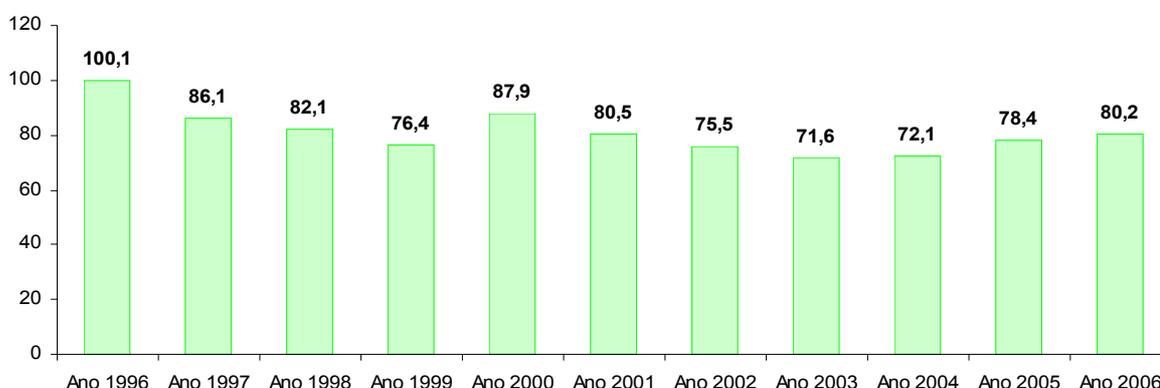


Gráfico 4: Informações anuais de demanda do TRP intermunicipal rodoviário em Salvador (1999=100).
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do GEAC-SEI (2007)

4.2.1.2 O TRP em comparação aos concorrentes externos

Dissertar sobre o transporte interestadual de passageiros também é descrever o sistema intermunicipal, pois o comportamento temporal destes dados atinge pontos similares de tendências. Os próprios usuários destes serviços apresentam perfis bem próximos.

Para isto, uma amostragem nas cidades de Salvador e Rio de Janeiro durante uma pesquisa da Direkt Marketing, uma empresa de pesquisa de mercado, em Julho de 2006, mostra-se que existe um confronto direto de perdas e ganhos entre o ônibus, aviação e automóvel. Esta pesquisa aponta que o brasileiro está viajando mais, porém migrando rapidamente para o segmento avião, ocasionando ao meio ônibus uma perda anual de 17% para este meio. Para o governo, esta migração também não trouxe benefícios, só em 2006, três milhões de passageiros estão mudando de ônibus para avião, o que ocasiona uma renúncia fiscal (ICMS) de R\$ 9 milhões.

Segundo o *site* da Revista Ônibus (2006) o CEO da Direkt, Vicente Criscio

Hoje, fala-se muito dos problemas enfrentados pelas companhias aéreas, especialmente a Varig, e muitos defendem o aumento de subsídios. Porém, uma discussão importante que não está sendo levantada é que este segmento está matando o setor de transporte rodoviário de passageiros. Trata-se de uma competição muito injusta. Enquanto o setor de aviação recebe uma série de regalias, como isenção de ICMS de combustível em algumas capitais, flexibilidade da Infraero na cobrança de taxas, o meio ônibus não possui nenhuma facilidade. Tem de arcar com o ICMS integral de passagens, combustível, IPVA, pedágios, estradas esburacadas. E os investimentos em estradas têm sido insuficientes. O setor de transporte rodoviário de passageiros sofre também com a informalidade e com a invasão dos ônibus clandestinos. [...] A discussão sobre a Varig ocorre de forma muito emocional. Falta um olhar crítico e realista sobre o setor de transportes como um todo. Uma solução para a crise deste setor talvez seja incentivar justamente o transporte rodoviário de passageiros. Para o governo, esta migração também não traz benefícios, pois, a cada 1 milhão de passageiros que migram do setor ônibus para avião, há a perda de R\$ 3 milhões em ICMS. Em 2006, 3 milhões de passageiros estão migrando de ônibus para avião, o que causa uma renúncia fiscal de R\$ 9 milhões. O desnível fiscal que o Governo gera entre os setores provoca perda de passageiros do meio Rodoviário para o meio Aéreo e gera uma perda de arrecadação por parte do Governo. Essa desvantagem competitiva é uma das principais causas para a queda de clientes e para a estagnação do setor (CRISCIO, 2006).

Esta mesma empresa aplicou uma projeção Markoviana, onde o meio avião, automóvel e ônibus cresceram respectivamente de Maio de 2006 até Maio de 2014: 59,06%; 88,73% e, 4,08%. Nestes próximos oito anos, segundo a pesquisa existirá um grande incremento em passageiros nos segmentos, aéreo e de automóvel,

enquanto o meio ônibus se estabilizará em uma taxa média anual de crescimento de 0,51%.

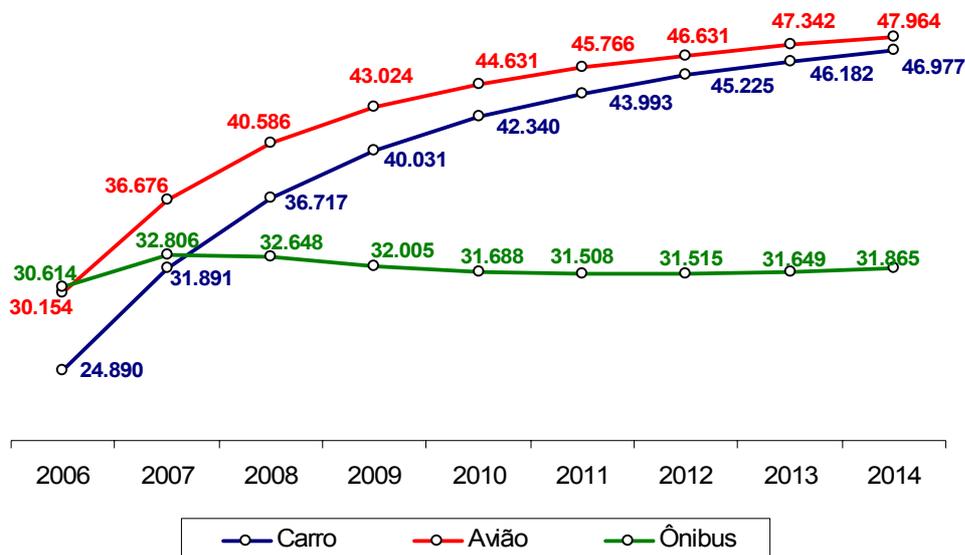


Gráfico 5: Comparativo de desempenho do transporte rodoviário, aéreo e carro (mai/2006 até mai/2014) – em milhares.

Fonte: Directt (2006)

4.2.1.3 Demanda de uma grande empresa de transportes na Bahia

Uma das grandes empresas de transporte rodoviário de passageiros da Bahia, chamada aqui de “Empresa A” vem apresentando comportamento similar às demais deste modal. Analisando o índice (pkt)⁶ que é referencial para sustentabilidade deste setor e amplamente utilizado pelos empresários e órgãos relacionados ao transporte, observa-se para o quadriênio (2003 – 2006) queda de 3,89%, ou uma taxa média anual de 0,97% de decréscimo nos serviços intermunicipais desta empresa.

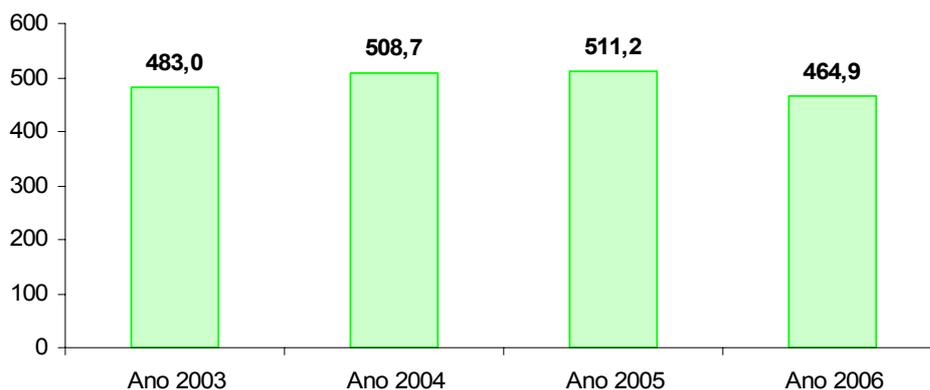


Gráfico 6: Empresa A – transporte intermunicipal de passageiros (em milhões de pkt)
 Fonte: Empresa de transporte rodoviário de passageiros na Bahia (2007)

4.2.2 Configuração do setor

Para configurar o setor utilizou-se aqui os aspectos relativos aos usuários deste sistema de transporte, tentando responder perguntas do tipo “Quem são estes usuários?”, “Qual a sua renda?”, “Qual a sua ocupação?”, “Qual a sua frequência de viagem?”, “Qual a sua escolaridade?”. Enfim, uma série de perguntas que de certa forma servem para definir estes atores que são na verdade o epicentro do funcionamento do transporte.

4.2.2.1 Dados primários

O autor, no final do ano 2006, realizou uma pesquisa com seiscentas pessoas moradoras do Estado da Bahia nas cidades de Salvador, Itabuna e Porto Seguro que são usuários dos modais de transporte aéreo, rodoviário e automóvel, com o objetivo de compreender um pouco mais os motivos, hábitos e perfis destes clientes em três momentos: passado (2005), presente (2006) e futuro (2007).

Após três dias de pesquisa de campo foram obtidas as seguintes informações:

A maior parte dos usuários de transporte é formada por funcionários de empresas e estudantes. Estes dois somam 53,90% do total.

Ocupação		
Funcionário de empresa	176	30,1%
Estudante	139	23,8%
Outros	53	9,1%
Autônomo	47	8,0%
Funcionário público	44	7,5%
Desempregado	36	6,2%
Dona de casa	30	5,1%
Prof. liberal	29	3,4%
Empregador	18	3,1%
Aposentado/pensionista	11	1,9%
Funcionário doméstico	8	1,4%
NRNS	3	0,5%
Total	585	100,0%



Figura 13: Ocupação dos usuários de transportes na Bahia
Fonte: Pesquisa de Campo elaborada pelo autor (2006)

Dentro de uma análise geral a movimentação de pessoas utilizando o sistema de transporte (avião, ônibus e automóvel) aumentará para o ano 2007, pois apenas 8,4% dos entrevistados informaram que não irão viajar. Por outro lado observa-se que a quantidade de pessoas que não viajaram em 2006 foi superior ao ano de 2005.

Tabela 6: Percentual de viagens realizadas (2005 - 2007)

Viagem 2005			Viagem 2006			Viagem 2007		
Sim	481	82,2%	Sim	439	74,9%	Sim	536	91,6%
Não	104	17,8%	Não	147	25,1%	Não	49	8,4%
Total	585	100,0%	Total	586	100,0%	Total	585	100,0%

Fonte: Pesquisa de Campo elaborada pelo autor (2006)

Dentre os principais motivos destas pessoas não terem viajado no ano de 2006, onde houve maior quantidade de não-viajantes, o fator dificuldade financeira foi o mais representativo, seguido da falta de tempo. A falta de tempo tem se tornado um dos grandes fatores da redução do número de viagens. Em 2007 este fator será o mais relevante para redução do uso do sistema de transportes.

Tabela 7: Motivos da não realização de viagens (2005-2007)

Não viagem 2005			Não viagem 2006			Não viagem 2007		
Não foi preciso	42	40,8%	Dificuldade financeira	48	30,4%	Não teve tempo	14	30,4%
Não teve tempo	26	25,2%	Não teve tempo	47	29,7%	Não foi preciso	12	26,1%
Dificuldade financeira	21	20,4%	Não foi preciso	34	21,5%	Não teve possibilidade	7	15,2%
Não teve possibilidade	10	9,7%	Não teve possibilidade	20	12,7%	Dificuldade financeira	7	15,2%
Outros	2	1,9%	Outros	5	3,2%	Outros	5	10,9%
Tarifas elevadas	2	1,9%	Tarifas elevadas	4	2,5%	Tarifas elevadas	1	2,2%
Total	103	100,0%	Total	158	100,0%	Total	46	100,0%

Fonte: Pesquisa de Campo elaborada pelo autor (2006)

Comparação entre os modais

Observa-se que o usuário de ônibus é mais tolerável ao fator tempo de viagem. Usualmente 78,9% dos clientes fazem viagens com até oito horas. Após oito horas de viagem existe uma grande queda neste quantitativo de pessoas.

O transporte de automóveis por sua vez tem uma sensibilidade maior a tempo de viagem, caindo progressivamente a cada duas horas adicionais. De forma seqüencial, o meio avião tem sensibilidade ainda maior, quase 50% fazem viagens com até duas horas.

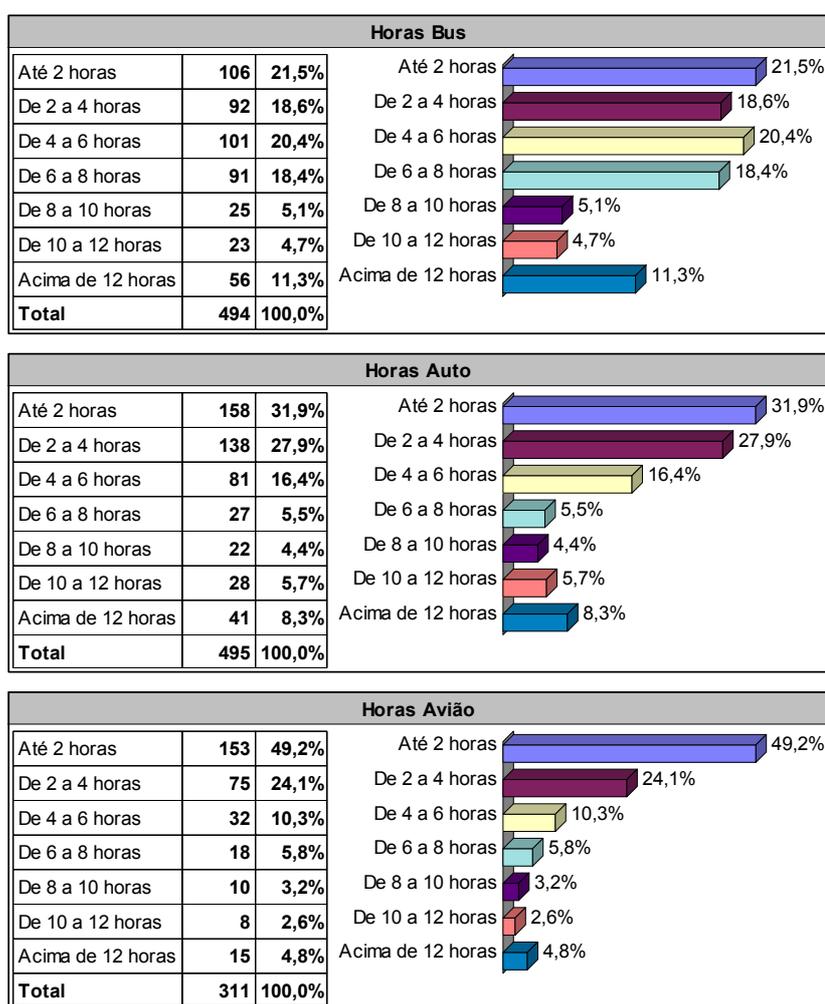


Figura 14: Horas em viagens pelos usuários de avião, carro e ônibus na Bahia
Fonte: Pesquisa de Campo elaborada pelo autor (2006)

Outra pergunta, objetivava saber quando havia sido a primeira viagem de avião do usuário. Os dados demonstraram que ainda 51,9% nunca viajaram de avião o que reitera o grande mercado que a aviação pretende buscar nos próximos anos, estratégia das aéreas que já é amplamente divulgada pela mídia, onde muitos

usuários têm viajado pela primeira vez em aviões. Nos últimos cinco anos foram 14,1% do total de passageiros.

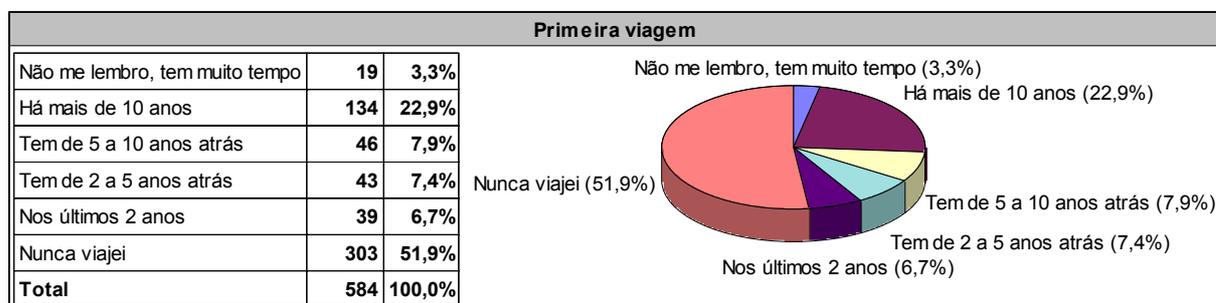


Figura 15: Primeira viagem de avião da população da Bahia
 Fonte: Pesquisa de Campo elaborada pelo autor (2006)

Os dados abaixo cruzam faixas de renda familiar com as frequências anuais de viagens de ônibus para o triênio (2005 até 2007).

Observa-se que houve uma elevação de demanda de 2005 para 2006, mas para 2007 existe uma expectativa de queda acentuada.

No ano 2006 as pessoas que mais viajaram de ônibus estão na faixa salarial de R\$ 525,00 até R\$ 1.750,00. Algo que se manterá para o ano 2007.

Tabela 8: Renda x frequência anual de viagens de ônibus

Renda	2005	2006	2007
Não resposta	2,05	2,46	1,76
Até R\$ 525	3,46	5,22	2,12
De R\$ 526 a R\$ 1750	3,78	4,78	2,53
De R\$ 1751 a R\$ 3500	2,74	2,12	1,71
De R\$ 3501 a R\$ 5250	2,63	2,98	1,61
De R\$ 5251 a R\$ 7000	2,44	1,78	0,95
Acima de R\$ 7000	2,3	2,26	1,13
TOTAL	3,02	3,39	1,91

Fonte: Pesquisa de Campo elaborada pelo autor (2006)

O gráfico seguinte complementa que a renda do usuário tem reduzido a cada ano. Dois fatores podem explicar este fenômeno. As condições econômicas, como a renda dos trabalhadores, têm baixado e existe uma migração dos usuários de melhores condições monetárias para outros modais.

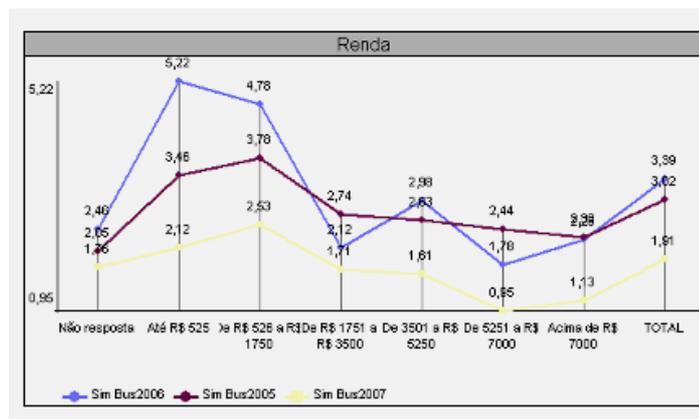


Gráfico 7: Renda do usuário de ônibus em relação a quantidade anual de viagens (Bahia)
 Fonte: Pesquisa de Campo elaborada pelo autor (2006)

Corroborando as informações de renda, nos três anos analisados, as faixas salariais de R\$ 525,00 até R\$ 1.750,00 foram as que estiveram acima das médias totais para cada ano.

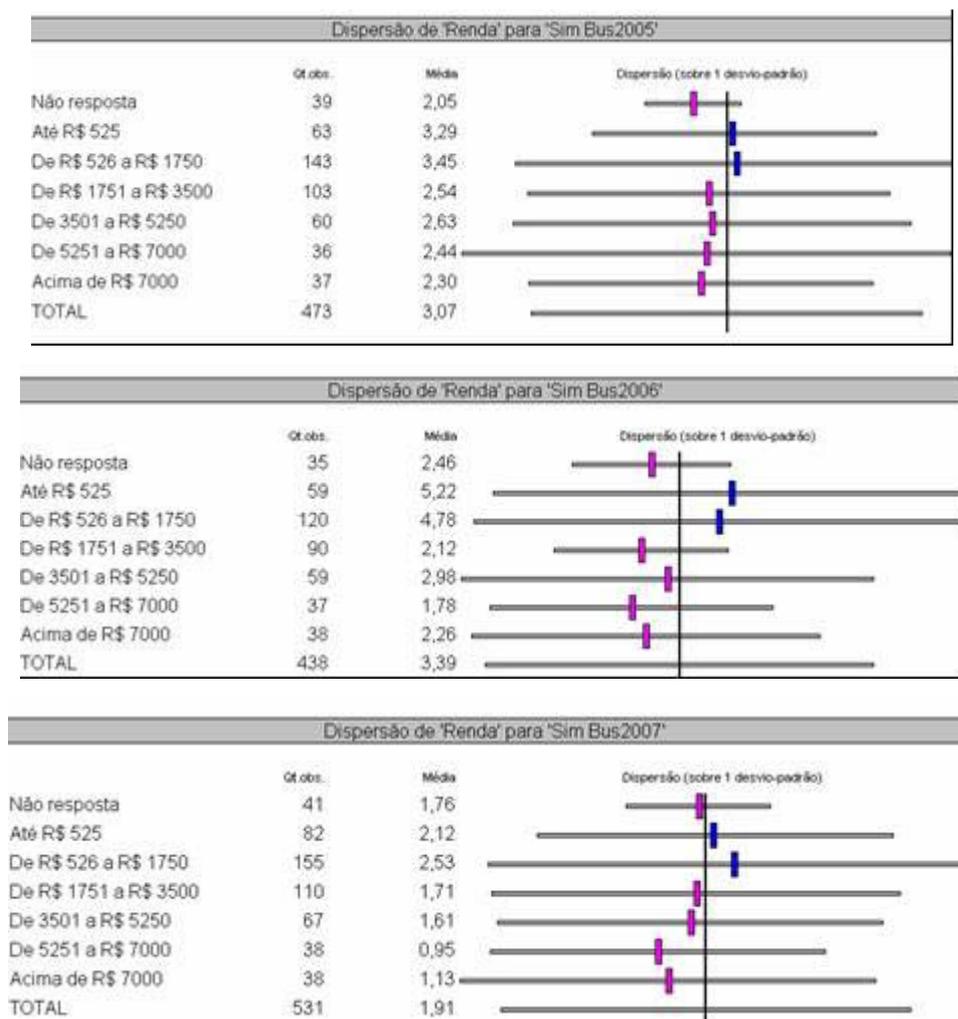


Gráfico 8: Dispersão média de renda do usuário de ônibus para 2005, 2006 e 2007 (Bahia)
 Fonte: Pesquisa de Campo elaborada pelo autor (2006)

Destes usuários do modal ônibus, a maior parte, nos anos 2005 e 2006, foi formada por estudantes. Para o ano 2007 existe uma expectativa de aumento de viagens para empregadores, ou seja, empresários, e corroborando o novo posicionamento do mercado, onde as empresas reduzem seus quadros de funcionários, aumentando assim a quantidade desta categoria.

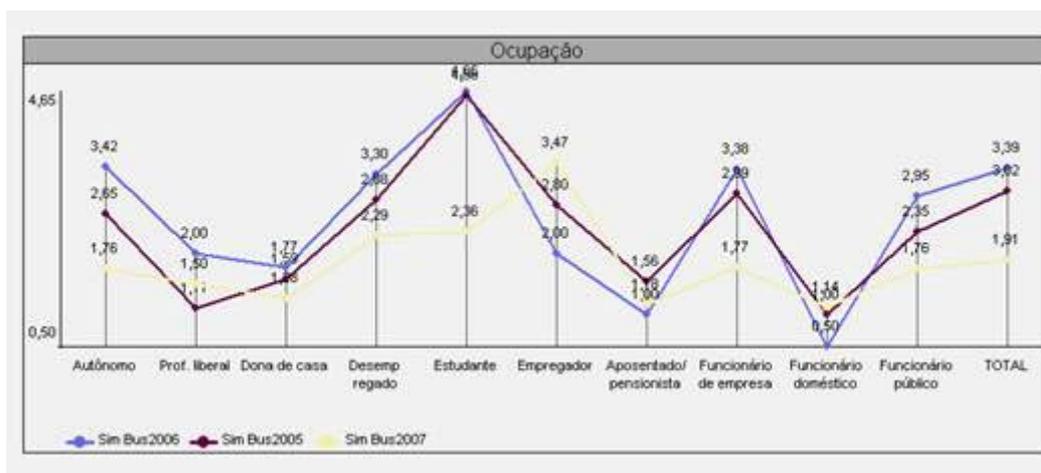


Gráfico 9: Ocupação do usuário de ônibus (Bahia)
 Fonte: Pesquisa de Campo elaborada pelo autor (2006)

Quanto à escolaridade dos usuários de ônibus, a categoria que mais utiliza este meio até o ano 2006 esteve equilibrada entre primeiro grau incompleto até superior incompleto, que sustenta as explicações anteriores dos maiores freqüentadores serem estudantes. Porém, para o ano 2007, ocorrerá uma maior elevação de freqüência pelos extremos, com usuários de primeiro grau incompleto e pós-graduados. Este aumento de pessoas pós-graduadas tem correlação com o aumento da classe empregadora.

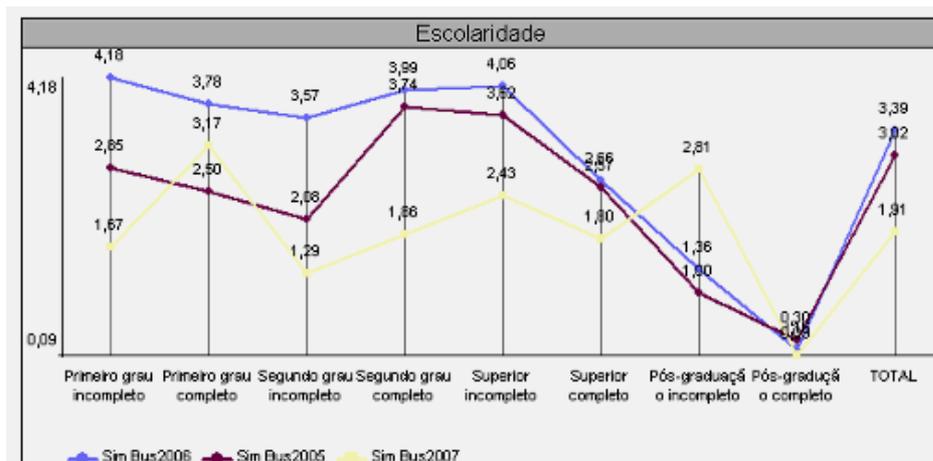


Gráfico 10: Escolaridade do usuário de ônibus (Bahia)
 Fonte: Pesquisa de Campo elaborada pelo autor (2006)

No ano 2007, a sensibilidade tempo para os usuários de transporte de ônibus será maior. Viagens com tempo superior a oito horas serão para poucos clientes. Este fato concorda com informações anteriores, quando não-viajantes relataram que a falta de tempo tem reduzido as condições de viagens.

Deve ser lembrado aqui quando foi descrito no capítulo referente aos fatores determinantes, em específico às condições de rodovias, que as estradas federais e estaduais da Bahia estão classificadas pela pesquisa CNT (2006) entre regular e ruim, prejudicando ainda mais o tempo de viagem dos ônibus, que por condições naturais já apresenta forte desvantagem competitiva quanto ao tempo frente aos modais aéreo e automóvel.

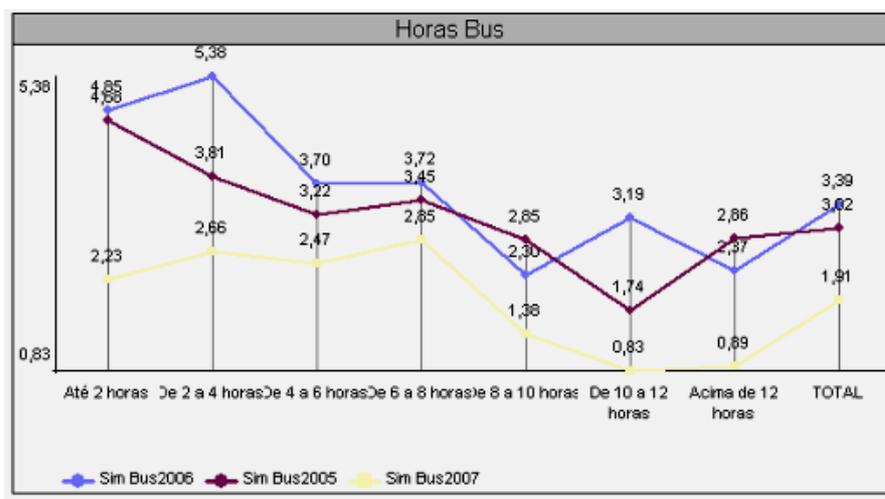


Gráfico 11: Horas em viagens do usuário de ônibus
 Fonte: Pesquisa de Campo elaborada pelo autor (2006)

Após exposição de alguns dos dados da pesquisa primária junto aos usuários do setor de transporte (ônibus, avião e automóvel), chega-se a seguinte conclusão:

O modal ônibus deverá ser menos utilizado no ano 2007, quer seja por questões de migração para outros modais ou abstenção a viagens, devido a questões financeiras e falta de tempo. Cada vez mais os usuários deste meio têm tido sua renda familiar reduzida, assim como a escolaridade média. Eles também serão exigentes quanto ao tempo total de viagem.

4.2.2.2 Dados secundários

Em uma recente pesquisa da DIRECKT (Ano 2006), quando se compara o perfil de cliente dos três segmentos (aéreo, ônibus e automóvel) observa-se que o público mais novo se encontra viajando de ônibus, com idade média de 32 anos e sua grande maioria, quase 60%, ainda solteiro. Outro dado é que os clientes do aéreo e automóvel são em sua maioria da classe B, enquanto do ônibus são da classe C, apresentando 23,2% de seu público com renda entre R\$ 928,00 e R\$ 1.669,00.

Passageiro Avião	Passageiro Ônibus	Passageiro Carro
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 50,3% Feminino ▪ 50,6% solteiro(a) ▪ Média de 37 anos ▪ 31,3% superior completo ▪ 31,3% funcionário(a) empresa privada ▪ 52,2% com filho(s) em média 2 filhos ▪ 74,9% com parente(s) em outro(s) estado(s) ▪ 23,2% com renda entre R\$ 2.805,00 a R\$ 4.648,00 ▪ 59,8% pertencem a classe B 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 54,2% Feminino ▪ 59,9% solteiro(a) ▪ Média de 32 anos ▪ 38,3% ensino médio completo ▪ 30,4% funcionário(a) empresa privada ▪ 54,2% sem filho(os) ▪ 74,9% com parente(s) em outro(s) estado(s) ▪ 23,2% com renda entre R\$ 928,00 a R\$ 1.669,00 ▪ 42,7% pertencem a classe C 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 61,2% Masculino ▪ 52,5% solteiro(a) ▪ Média de 34 anos ▪ 32,0% superior completo ▪ 39,8% funcionário(a) empresa privada ▪ 51,5% com filho(os) em média 2 filhos ▪ 76,7% com parente(s) em outro(s) estado(s) ▪ 23,2% com renda entre R\$ 1.770,00 a R\$ 2.804,00 ▪ 69,9% pertencem a classe B

Figura 16: Perfil dos usuários de avião, ônibus e carro
Fonte: Directt (2006)

Para uma grande empresa de transporte rodoviário, que anualmente encomenda pesquisas por entidades independentes, para aferir o perfil dos clientes,

no ano 2003, em Salvador, capital da Bahia, a estatística apresentou os seguintes dados:

Tabela 9: Indicadores de perfil do usuário do TRIP-BA

Indicadores	Ano 2001	Ano 2003
Sexo	Masculino (62,89%)	Masculino (56,45%)
Idade Média	41 anos	38 anos
Renda Média	R\$ 1.315,48	R\$ 1.335,31
Escolaridade	<ul style="list-style-type: none"> • 2º grau completo: 45,36%; • 1º grau incompleto: 22,68%. 	<ul style="list-style-type: none"> • 2º grau completo: 36,53%; • 1º grau incompleto: 25,74%.
Freqüência de viagem de ônibus	Viajam uma vez por mês ou eventualmente (67,01%)	Viajam uma vez por mês ou eventualmente (66,33%)
Hábitos de consumo dos usuários de ônibus	<ul style="list-style-type: none"> • Ônibus: 70,10%; • Carro: 13,40%; • Avião: 16,49%. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ônibus: 66,34%; • Carro: 19,80%; • Avião: 13,86%.
Principais fatores para viajar de ônibus	<ul style="list-style-type: none"> • Segurança: 72,06%; • Conforto: 14,71%; • Preço: 26,47%. 	<ul style="list-style-type: none"> • Segurança (58,21%); • Conforto (20,90%); • Preço (19,40%).
Motivos que os levam a não viajar de ônibus	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo de deslocamento: 12,75%; • Assaltos: 13,79%; • Excesso paradas: 0,00% • Horários inadequados: 41,38% 	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo de deslocamento: 52,94%; • Assaltos: 2,94%; • Excesso paradas: 14,71% • Horários inadequados: 2,94%
Motivos da viagem de ônibus	<ul style="list-style-type: none"> • Trabalho: 50,52%; • Visita amigos/parentes: 22,68%; • Turismo: 12,36%. 	<ul style="list-style-type: none"> • Trabalho: 34,65%; • Visita amigos/parentes: 28,71%; • Turismo: 15,84%.

Fonte: Pesquisa Futura para uma empresa de transporte rodoviário (2001 e 2003)

Os dados anteriores possibilitam algumas conclusões. Existem mais mulheres viajando de ônibus, pois os percentuais quantitativos de usuários masculinos têm baixado - acredita-se que parte disto esteja na imersão do público feminino no mercado de trabalho e na maior conquista da independência profissional. A média de idade baixou, de 41 anos para 38 anos, enquanto a renda ficou bem próxima. Atualizando monetariamente estes valores, é fato que houve uma queda no nível de renda média dos usuários de ônibus, assim como, a escolaridade destes usuários que também baixou.

Quanto aos hábitos de viagem, a participação ônibus para quem é usuário principal desta modalidade, baixou quase quatro pontos percentuais do ano 2001 até 2003, devido ao maior uso do carro para viagem. Segurança, conforto e preço continuam sendo os grandes diferenciais do uso deste modal, mas por outro lado, para aqueles que não escolheriam viajar de ônibus, destacam os motivos de: tempo de deslocamentos, horários inadequados, excesso de paradas e assaltos. Este

último motivo teve uma grande redução neste período de dois anos, passando de 13,79% para 2,94%. Muito disto foi em função da iniciativa das próprias empresas em executarem operação de viagens em comboio, exigiram maiores ações de repressão das polícias rodoviárias e até mesmo a contratação de escoltas particulares. Mas, acredita-se também que houve uma perda de parte destes clientes para outros modais, corroborando para este decréscimo.

4.2.3 Concorrência Interna

Refere-se à atividade de transporte de concorrência entre as empresas de ônibus. Apesar das linhas (trechos) serem operadas na maior parte por uma única empresa, é possível que entre dois pontos, origem e destino, existam mais de um itinerário⁷ o que determinará uma concorrência interna. Uma pequena parcela de empresas tem atuado em operação de trechos não autorizados pelo órgão regulamentador, e em algumas vezes passando por localidades que estão permissionadas para outra empresa, caracterizando um ato ilegal. Mesmo com a ocorrência destes aspectos, dentro de um contexto mais amplo a concorrência interna é de baixa representatividade, pois o modelo de regulação é de caráter de monopólio legal.

4.2.4 Concorrência externa

Foi atribuído como concorrência externa as demais modalidades que não fazem parte do modal rodoviário (ônibus), mas que progressivamente tem sido um fator de competitividade nestas intermodalidades. São destaques: avião e automóvel.

4.2.4.1 Transporte aéreo mais acessível para população

Como uma progressão geométrica, as fronteiras do transporte rodoviário vêm sendo rompidas e expandidas, como se passassem com o tempo a formar um novo bloco do transporte de passageiros, quer seja pela terra ou pelo ar.

Segundo dados da Infraero, o número de embarques pelo Aeroporto Internacional Deputado Luis Eduardo Magalhães, evoluiu de 2001 até 2004 de respectivamente 1.422.412 para 1.813.690. Enquanto o Detran neste mesmo período registrou involução de 23.296 para 19.857 ônibus. Destaque que a quantidade de veículos leves aumentou de 664.058 para 774.004 do ano 2001 para 2004.

Foi há cerca de dez anos, em meados da década de noventa, com a desregulamentação do setor aéreo, que o conceito de concorrência foi empiricamente observado. E até mesmo como uma sobrevivência natural do sistema, de forma extremamente competitiva e ousada o transporte aéreo a partir do ano 2000, vem impulsionando fortes estratégias para prospecção de novos clientes. Muitos destes clientes, advindos do modal terrestre, acabaram sendo fisgados pelas baixas taxas de embarque. A empresa GOL Linhas Aéreas Inteligentes foi uma grande pioneira nesta estratégia gerencial, que vem acumulando bons resultados progressivamente.

O que impressiona é a interseção dos preços aéreos x terrestres, uma verdadeira guerra em busca de novos clientes. O transporte aéreo em determinadas situações chega a fornecer passagens com preço inferior aos praticados no transporte rodoviário. Por exemplo, em Abril de 2006 uma passagem aérea pela empresa GOL, no trecho Salvador x Rio de Janeiro, chegou a custar R\$ 199,00 de ida e R\$ 50,00 de volta, caso a compra fosse “casada” (ida e volta), enquanto no modal rodoviário o preço é de R\$ 215,00 apenas de ida.

Grandes gestores do modal terrestre já demonstram os estragos desta concorrência. Segundo Sérgio Augusto de Almeida Braga, presidente da Abrati, as empresas de aviação praticam *dumping*, concorrência predatória com o transporte terrestre, com promoções para estimular o uso do transporte aéreo. Para ele, o próprio governo é quem financia a prática de *dumping*, com subsídios tributários como isenção do ICMS para empresas aéreas. “É inadmissível que um bem de capital que custa mais de U\$ 60 milhões e tem um elevado custo operacional possa competir com os ônibus, que têm um investimento de capital 200 vezes menor”.

Segundo a ANAC, o gráfico seguinte apresenta a quantidade de passageiros anuais na ligação Aeroporto Internacional Deputado Luis Eduardo Magalhães que fica localizado no município de Salvador ao Aeroporto de Congonhas que fica localizado em São Paulo. Observa-se neste gráfico uma evolução média anual de 15%. Projetando para o Ano 2010, utilizando como critério a correlação dos dados atuais com uma linha de tendência do tipo polinomial obtém-se uma projeção para o Ano de 2010 de 284.689 passageiros, uma evolução de 22,4%.

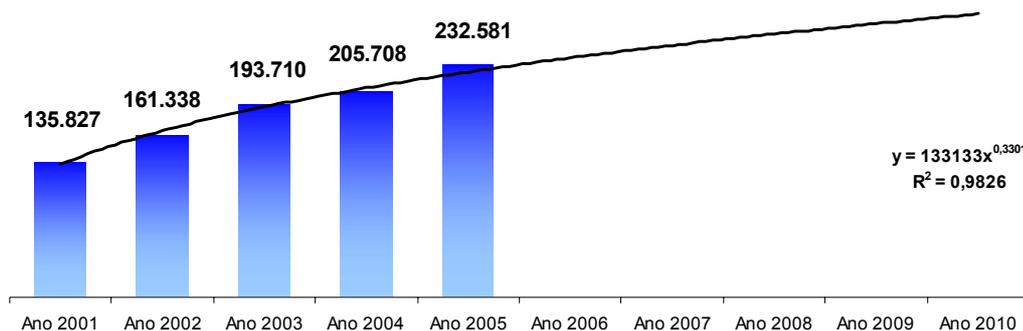


Gráfico 12: Evolução do número de passageiros em viagens de avião (Salvador x Congonhas)
 Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados da Anac (2006)

O gráfico seguinte, de forma mais abrangente representa todos os embarques e desembarques domésticos e internacionais no Aeroporto Internacional Deputado Luis Eduardo Magalhães em Salvador. Observa-se também uma evolução significativa anualmente.

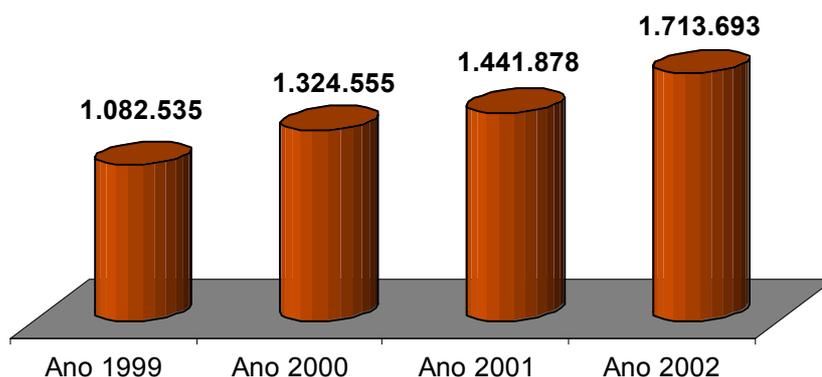


Gráfico 13: Embarque e desembarque de passageiros no 1º semestre em Salvador (1999 - 2002)
 Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados da Anac (2003)

De acordo com o IV Plano de Desenvolvimento da Aviação Civil, elaborado pelo Ministério da Aeronáutica, departamento de aviação civil no ano de 1997, as projeções de aumento de passageiro por quilômetro percorrido em vôos domésticos

poderão ser aumentadas em quatro vezes até o ano 2020. De forma mais detalhada segue o modelo de projeção utilizado por este departamento.

Tabela 10: Passageiro por quilômetro transportado pela aviação brasileira (1995 até 2020)

ANO	DOMÉSTICO REGULAR (x 1000)			REGIONAL REGULAR (x 1000)		
	PESSIMISTA	MÉDIA	OTIMISTA	PESSIMISTA	MÉDIA	OTIMISTA
1995	-	12.385.115	-	-	3.549.901	-
1996	-	12.493.006	-	-	3.785.566	-
1997	13.314.404	14.440.635	15.653.734	3.861.177	4.187.784	4.539.583
1998	13.889.590	15.178.800	16.651.210	4.027.981	4.401.852	4.828.851
1999	14.396.110	15.922.819	17.676.854	4.174.872	4.617.617	5.126.288
2000	14.950.980	16.736.750	18.803.250	4.335.784	4.853.658	5.452.943
2004	17.365.963	20.328.442	23.953.698	5.036.129	5.895.248	6.946.572
2005	17.972.980	21.367.570	25.480.060	5.212.164	6.196.595	7.389.217
2010	21.605.820	27.279.690	34.527.730	6.265.688	7.911.110	10.013.042
2015	25.972.960	34.827.600	46.787.700	7.532.158	10.100.004	13.568.433
2020	31.222.810	44.463.510	63.401.760	9.054.615	12.894.418	18.386.510

Fonte: IAC – IV Plano de Desenvolvimento da Aviação Civil.

Estima-se, ainda, que para suprir tal demanda os investimentos em infraestrutura aeroportuária sairão de 5 bilhões para 25 bilhões de 2020.

Segundo estudo de demanda detalhada dos aeroportos do Brasil realizado no ano 2003 pelo Instituto de Aviação Civil, em específico para o **caso Bahia** os números seguem para um cenário bastante próspero para este setor. Foram analisados pelo autor onze (11) aeroportos neste Estado, chegando-se a uma evolução de 4,81 vezes no ano 2023 quando comparado com o ano 2000. Em todos os aeroportos na Bahia houve evolução, destaque maior para Barreiras e Guanambi, com projeções de 10,04 e 11,80 vezes respectivamente.

O gráfico seguinte apresenta a evolução consolidada destes onze (11) aeroportos da Bahia, onde a demanda de embarques e desembarques deverá saltar de 4 milhões para 20 milhões de passageiros em vôos domésticos, regionais e internacionais.

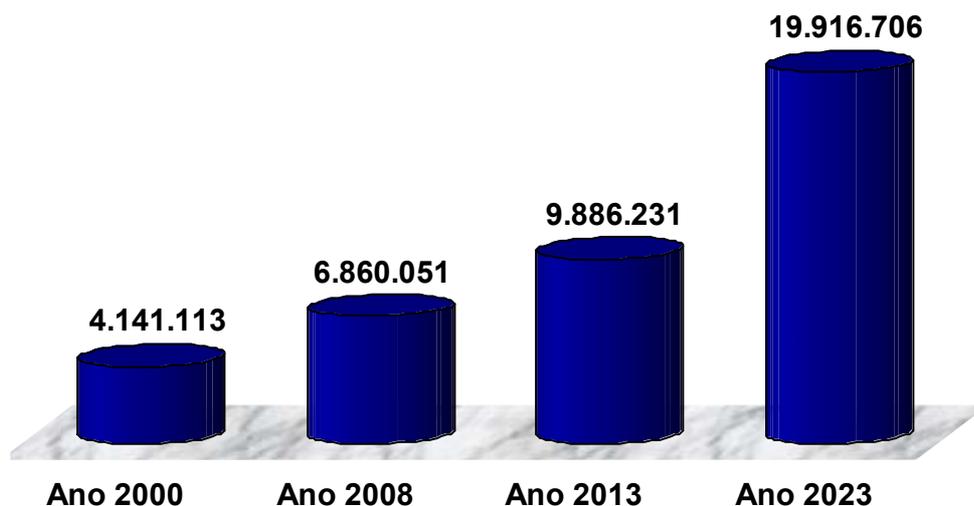


Gráfico 14: Evolução da demanda de passageiros nos aeroportos da Bahia (2000 – 2023)
Fonte: Anac (2006)

Analisando individualmente os onze (11) aeroportos, observa-se que de acordo com os dados do Ano 2000, 97,1% do total da demanda se concentram em apenas três aeroportos, sendo o Aeroporto Internacional Deputado Luis Eduardo Magalhães em Salvador responsável por 78,9% desta demanda, Porto Seguro com 13,7% e Jorge Amado em Ilhéus com 4,6%. Estes três aeroportos transportam 4 milhões de passageiros/ano e deverão elevar esta demanda para 15 milhões, ou seja uma evolução linear de 0,7 milhões de passageiros por/ano.

Tabela 11: Embarques e desembarques de passageiros nos aeroportos da Bahia (Ano 2000 até 2023)

Aeroportos	Ano 2000	Ano 2008	Ano 2013	Ano 2023	Evolução de 2023/2000
Barreiras	16.753	59.084	83.937	168.154	10,04
Bom Jesus da Lapa	1.837	3.471	4.922	9.851	5,36
Chapada Diamantina	8.819	12.726	19.159	39.860	4,52
Guanambi	1.488	6.173	8.767	17.565	11,80
Hotel Transamérica	43.117	85.475	130.816	275.232	6,38
Ilhéus - Jorge Amador	190.198	317.500	451.607	906.276	4,76
Salvador - Luis Eduardo Magalhães	3.265.317	5.383.087	7.684.474	15.374.300	4,71
Mucuri	4.891	7.326	10.561	21.384	4,37
Porto Seguro	565.289	903.714	1.376.277	2.872.686	5,08
Teixeira de Freitas	2.484	3.803	5.390	10.784	4,34
Vitória da Conquista	40.920	77.692	110.321	220.614	5,39
TOTAL BAHIA	4.141.113	6.860.051	9.886.231	19.916.706	4,81

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados da Anac (2006)

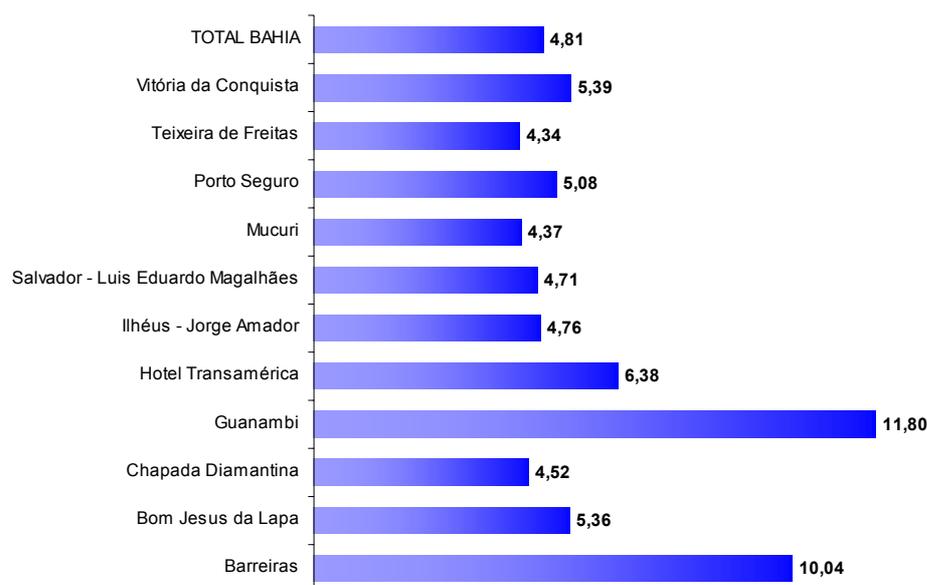


Gráfico 15: Crescimento da demanda aérea em número de vezes (2000 - 2023)
 Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados da Anac (2006)

É notória a aceleração do transporte aéreo, que cresce a uma taxa média de 12% ao ano, onde parte desta ascensão remete-se a passageiros que antes viajavam pelo transporte rodoviário, mas, por questões de redução das tarifas deste modal e uma série de dificuldades do modal ônibus, como estradas, assaltos, tempo de viagem, têm optado pelo avião. Esta migração sem um planejamento estruturado, tem gerado grandes conseqüências neste modal, como: aeroportos deficientes, perda de pontualidade, má qualidade no atendimento e riscos a segurança. Esta expansão a partir do século XXI trouxe perda de passageiros para o meio rodoviário em linhas mais longas, aproximadamente 400 quilômetros, principalmente no segmento interestadual. Mas, como parte da receita destas empresas vem deste segmento, causa também uma reação para o segmento intermunicipal, pois as empresas deixam de investir em qualidade e conforto para os clientes.

4.2.4.2 Melhores condições de aquisição do carro próprio (automóvel)

Nunca esteve tão fácil a aquisição do carro próprio, quer seja novo ou como comercialmente é conhecido “semi-novo”. O sistema financeiro tem ampliado progressivamente parcelamentos para compra e facilitado o crédito.

Nos dados abaixo obtidos no anuário estatístico da Anfavea (2005), observa-se que a quantidade de veículos no Brasil aumentou 45,58% de 1994 a 2003, crescimento mesmo maior que o dos Estados Unidos que foi de 15,96% e de outros países. Além disso, a relação habitante por carro também melhorou 23,81%, saindo no ano 1994 de 10,4 hab/carro para o ano 2003 de 8,4 hab/carro.

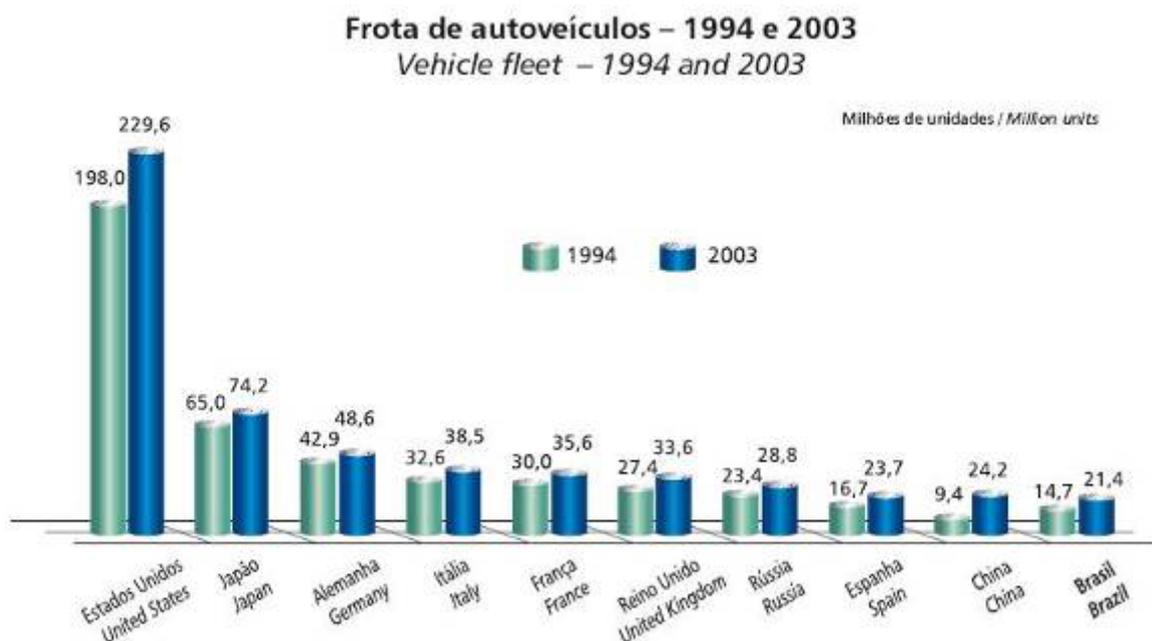


Gráfico 16: Frota de automóveis no Brasil e outros países (1994 e 2003)
Fonte: Anfavea (2005)

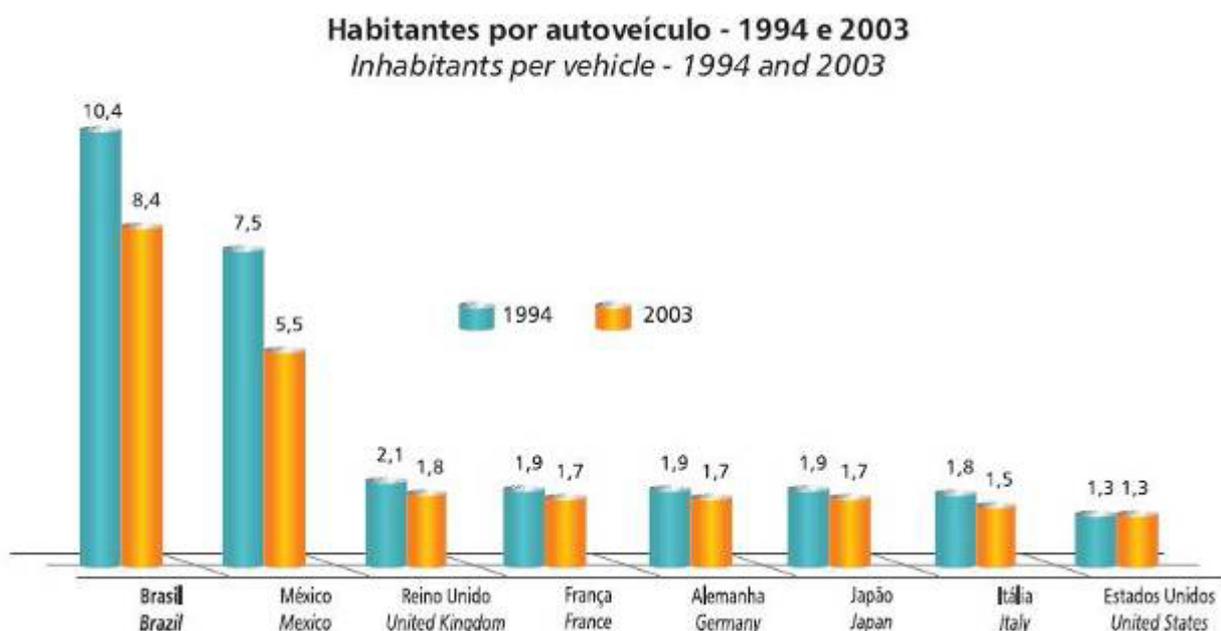


Gráfico 17: Habitantes para cada veículo no Brasil e outros países (1995 e 2003)

Fonte: Anfavea (2005)

Outra relação também bem interessante, segundo Anfavea (2005), remete-se a uma grande série histórica das vendas internas referente à frota nacional de automóveis e ônibus no período de 1957 até 2005. No ano de 1957, a venda de frota interna de automóveis era de 1.172 carros contra 1.904 ônibus. Quando passaram 49 anos, observa-se no Ano 2005 um inversão muito grande nestes números. A frota de automóveis passa a ser de 1.369.182, enquanto que mesmo com uma evolução, mas bem aquém, a frota de ônibus passou para 15.370. Enquanto a frota de automóveis aumentou suas vendas em 1.168 vezes, a frota de ônibus aumentou apenas oito vezes.

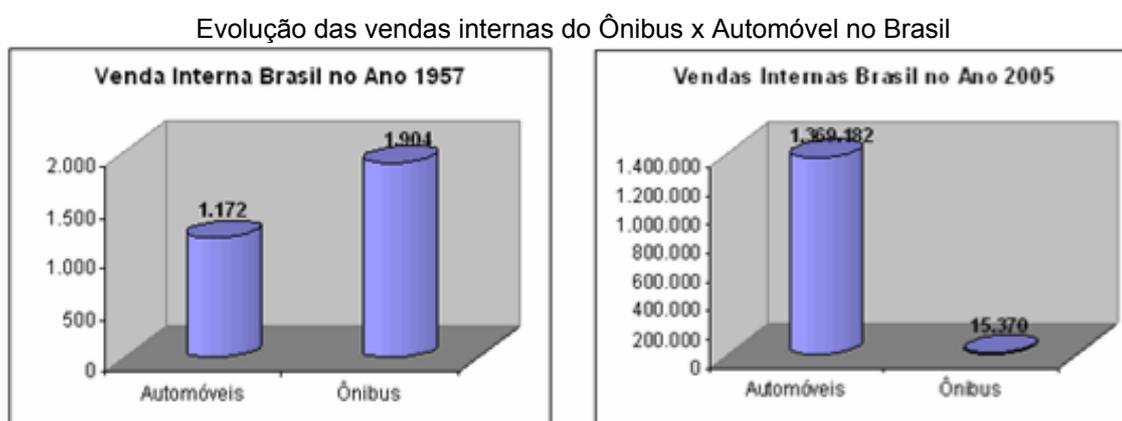


Gráfico 18: Evolução das vendas internas de ônibus e automóvel no Brasil (1957 e 2005)
Fonte: Criado pelo autor com os dados da Anfavea (2005)

Esta é outra modalidade que vem se tornando cada vez mais competitiva para os transportes. Por ser de maior comodidade e conforto, tendo opções mais flexíveis de paradas ao longo da viagem, muitas pessoas, quer seja para trabalho, lazer ou demais necessidades, têm optado pelo automóvel. Diferentemente do meio aéreo, onde é mais competitivo em itinerários longos, o automóvel atua diretamente como competidor do ônibus em linhas médias e curtas, ou seja, abaixo de 400 km.

4.2.4.3 Tendências globais de aumento do setor aéreo e de automóvel

Existe uma tendência mundial de aumento nestes dois modais, o que é perfeitamente factível de ocorrer nas próximas décadas no Brasil. Conhecer o presente em países economicamente desenvolvidos como Europa, pode servir de

alicerce para definir e preparar o futuro no Brasil dentro de suas particularidades sociais, políticas, econômicas e geográficas.

Segundo um trabalho produzido pela *Eurostat e European Commission* (2003) onde todo o segmento de transporte na União Européia, formado por 15 países (EU-15), foi avaliado dentro no período de 1970 até 2001, demonstrando o *share* de cada modal, dentro de uma evolução de 30 anos, observou-se que o transporte aéreo cresceu 753%, passando de 33 bilhões de pkm⁸ em 1970 para 281 bilhões de pkm em 2000, enquanto que o automóvel (carro de passeio) cresceu 140% passando de 1.582 bilhões de pkm em 1970 para 3.789 bilhões de pkm no ano 2000.

O transporte por ônibus (*bus and coach*) também teve evolução apesar de estar bem abaixo dos demais. Apresentou crescimento de 53%, passando de 269 bilhões de pkm em 1970 para 413 bilhões de pkm no ano 2000, uma evolução linear média de 1,7% ao ano.

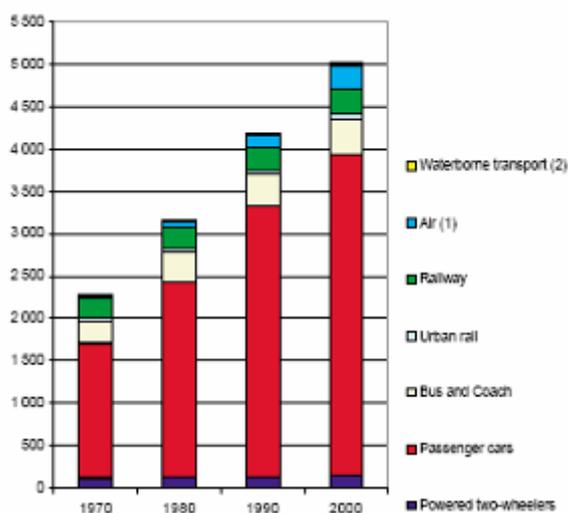


Gráfico 19: Evolução dos Modais EU-15 em bilhões de pkm (Em 30 anos)
Fonte: EuroStat (2003)

O gráfico seguinte apresenta em forma mais visual a evolução dos modais em bilhões de pkm para o período de 10 anos. O modal que apresenta o maior *spread*, destoando dos demais, é o modal aéreo.

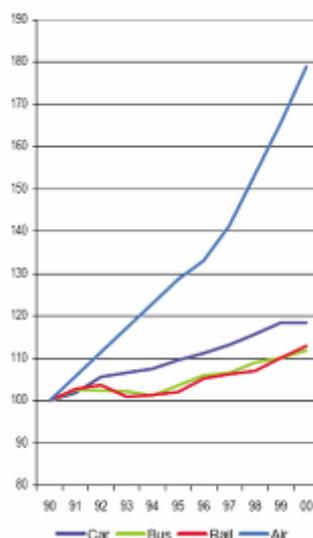


Gráfico 20: Evolução dos Modais EU-15 em bilhões de pkm (Em 10 anos)
Fonte: EuroStat(2003)

A próxima tabela complementa os dados anteriores, apresentando o desempenho do transporte de ônibus para o período de 30 anos para os 15 países pertencentes à União Européia. Os países com melhor desempenho no período total foram Itália (194%) e Portugal (171%).

	1970	1980	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2000 pkm per person per year
Belgium (1)	9.3	9.1	10.9	12.5	11.4	11.9	12.0	12.2	12.4	1 213
Denmark	4.6	7.3	9.3	10.6	11.4	11.2	11.1	11.2	11.3	2 111
Germany	67.7	90.0	73.1	68.5	68.3	68.0	68.2	68.5	69.0	840
Greece	9.4	15.6	17.7	20.2	20.4	20.7	21.2	21.5	21.7	2 058
Spain	20.9	28.1	33.4	39.6	44.0	44.0	49.4	50.0	50.6	1 282
France	25.2	38.0	41.3	41.6	42.4	42.0	42.7	42.9	45.3	748
Ireland	3.3	4.5	3.9	5.2	5.3	5.5	5.7	5.9	6.1	1 613
Italy	32.0	57.8	84.0	87.1	88.7	90.0	90.6	92.5	94.0	1 630
Luxembourg	0.8	0.8	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	2 053
Netherlands	9.5	11.2	11.1	11.8	12.0	12.0	12.6	12.6	12.6	792
Austria	9.1	9.8	8.7	10.5	12.5	12.5	12.7	12.9	13.1	1 617
Portugal	4.4	7.8	10.3	11.3	11.1	11.8	11.6	11.5	11.8	1 182
Finland	7.5	8.5	8.5	8.0	8.0	8.0	7.8	7.6	7.7	1 488
Sweden	5.5	7.3	9.7	10.1	10.3	10.6	10.7	11.0	11.1	1 253
United Kingdom	60.2	52.2	46.2	44.3	44.2	44.2	45.0	45.0	45.0	754
EU-15	269.4	347.8	368.8	382.2	390.9	393.1	402.2	406.2	412.6	1 092
Index 1970 = 100	100.0	129.1	136.9	141.9	145.1	145.9	149.3	150.8	153.1	
Modal share % (2)	12.6	11.6	9.1	8.7	8.7	8.6	8.6	8.5	8.5	

Tabela 12: Desempenho de ônibus em países da União Européia (1.000 milhões de pkm)
Fonte: Eurostat (2003).

4.3 FATORES SISTÊMICOS

Os fatores de competitividade sistêmica indicam que o desempenho empresarial também é resultado de fatores situados fora deste contexto do qual fazem parte a ordenação macroeconômica, variações sociais, tecnológicas, infra-estruturais, fiscais e financeiras, e além do sistema político-institucional. (ECIB, 1993).

Para tanto, devido às peculiaridades do modal rodoviário de passageiros na Bahia, será dado enfoque aos temas em destaque atualmente neste cenário. Abstraindo aqui aspectos relacionados à conjuntura macroeconômica internacional e conceitos tecnológicos devido a estes terem baixa aderência ao TRIP-BA.

4.3.1 Investimento em infra-estrutura

Um dos fatores mais importantes de todo este estudo remete-se aos investimentos em infra-estrutura, como conservação de rodovias, terminais/rodoviárias e no próprio órgão regulamentador. Neste tópico o autor estará dando ênfase à *condição das rodovias*, por este ser um dos grandes motivadores para a baixa sustentabilidade do setor de transportes na Bahia.

4.3.1.1 Condição das estradas estaduais e federais

O pouco investimento em infra-estrutura tem contribuído para o acúmulo da precariedade das estradas. De acordo com Newton Castro (Revista de Administração Pública – 2000), a malha rodoviária nacional soma cerca de 1,7 milhões de quilômetros, incluindo rodovias federais, estaduais e municipais. Deste total apenas 148 mil quilômetros são pavimentadas, conferindo um índice de apenas 8%. Comparando com outros países, o índice do Brasil é semelhante ao do Paraguai e bem aquém de outros países como, Estados Unidos, Canadá, China, México e Argentina, com respectivos 61%, 30%, 14%, 36% e 27%. Além do baixo índice de

pavimentação, existe atualmente um problema de ordem da qualidade asfáltica. Segundo dados CNT, de Maio de 2003, a maioria das rodovias foram construídas há décadas e não suportam o peso da frota, que aumentou 38% de 1992 a 2002 – são 31 bilhões de veículos circulando. Além disso, o excesso de peso da carga de caminhões agrava ainda mais a precariedade, pois 90% das balanças do Brasil não têm condição de uso.

De acordo com a Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias, o Brasil até 1980 investia U\$ 3 bilhões em infra-estrutura do transporte e, atualmente, mesmo com o grande aumento de veículos em circulação, os investimentos foram de U\$ 1 bilhão, ou seja, uma utilização de um terço da verba de 25 anos atrás.

Fica evidente a necessidade de modernização do segmento de transportes. A figura seguinte refere-se à apresentação do próprio Ministério de Transportes junto ao Tribunal de Contas da União (TCU), onde aparece um quadro extremamente desfavorável para a retomada do crescimento. Os investimentos em transportes em comparação ao PIB vêm vertiginosamente decrescendo.

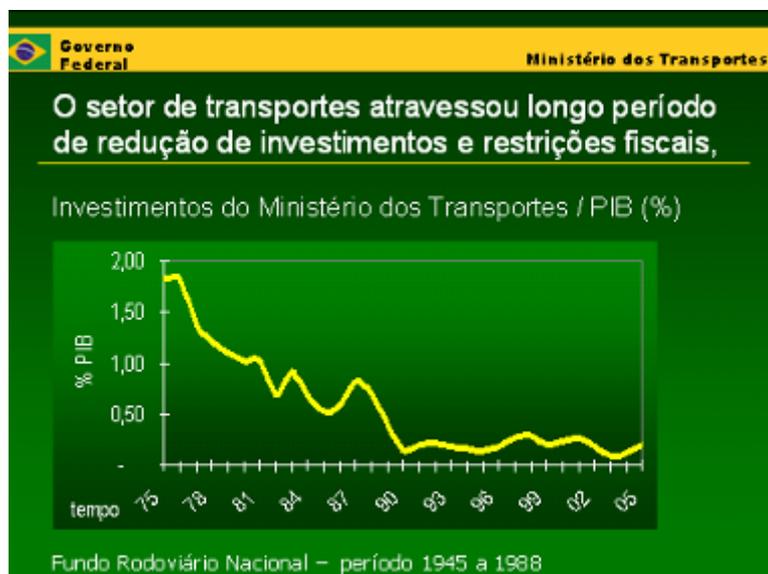


Figura 17: Relação histórica de investimento em transporte/PIB
Fonte: Ministério dos Transportes

Outro agravante refere-se à criação, por emenda constitucional, aprovada pela Lei 10.336 de Dezembro de 2001, da Contribuição de Intervenção sobre o Domínio Econômico (CIDE), com a finalidade de arrecadar recursos para:

- investimentos na infra-estrutura de transporte;

- subsidiar os preços de álcool combustível, gás natural, petróleo e seus derivados
- financiar projetos ambientais.

Na época, a CIDE foi vista como uma boa alternativa para a retomada do transporte de passageiros. A recuperação das estradas poderia gerar uma redução de até 30% nos custos operacionais como: manutenção, diesel e pneus, assim como melhorias para o usuário final (redução do tempo de viagens, maior segurança e conforto). Desta forma, em Janeiro de 2002, de acordo com o Decreto-lei nº 5.060, começou a ser cobrado um valor embutido no preço do óleo diesel, que em 2005 tinha alíquota máxima de R\$ 0,39 por litro. A arrecadação da CIDE nestes três anos (2002 a 2005) chega a R\$ 14 bilhões, sendo que a destinação deste recurso, segundo a Folha de São Paulo, está sendo utilizada para pagamento de dívidas correntes como encargos sociais e despesas de pessoal, juros e amortizações de dívidas. Segundo Eliseu Resende, deputado federal e ex-Ministro dos Transportes, **no exercício 2003 o volume de investimentos na infra-estrutura de transportes, paradoxalmente, foi o menor dos últimos cinquenta anos.** (grifo do autor)

Concomitante a este cenário de baixo investimento em infra-estrutura da malha rodoviária nacional, a precariedade das rodovias converge para um alto índice de acidentes. Segundo dados da CNT/Coppead de agosto de 2002 detectaram que 213 pessoas morrem a cada 1.000 km pavimentados, índice 70 vezes maior que do Canadá, onde três são as vítimas fatais na mesma extensão. A estimativa do levantamento, considerando os 164.988 km de rodovias asfaltadas no país, é que mais de 35 mil pessoas morrem anualmente em estradas nacionais. É como se caísse um Boeing 737 lotado a cada três horas. Ainda, 62% dos leitos hospitalares destinados à traumatologia são ocupados por vítimas de acidentes de trânsito. O Estado da Bahia em 2002 despontou como o terceiro maior índice de mortos em acidentes de trânsito, foram 1.597 mortos.

Tabela 13: Vítimas fatais em trânsito por Estado (Brasil)

Estados	Qtde de vítimas fatais
São Paulo	4.423
Rio de Janeiro	3.887
Bahia	1.597
Paraná	1.458
Ceará	1.427

Fonte: CNT/COPEEAD (2002)

Segundo o Guia de Viagens 2004, as estradas da Bahia tornaram-se as piores em termos de trafegabilidade, aumentando os custos operacionais, tempo de viagem e a insegurança dos passageiros.

Na última pesquisa CNT referente às condições das estradas nacionais, a Bahia apresentou somente 10,6% de classificação boa e ótima, tendo quase metade de suas rodovias em condição péssima e ruim.

No ano 2006, de forma tardia, o governo federal adotou uma medida de caráter emergencial, chamada de “operação tapa buracos”, mas que já havia sido sinalizada por diversos órgãos e entidades competentes deste caos existencial. Muitos dirigentes do transporte rodoviário destacaram que a operação do governo federal não produziria qualidade em longo prazo, pois muitas rodovias, principalmente na Bahia, necessitavam ser reconstruídas, pois existem trechos completamente esburacados e sem grande parte de asfalto.

De acordo com o presidente da Abemtro no exercício 2006 e proprietário da empresa Regional, Sr. Lucas Ribeiro, o governo tem se mostrado incapaz de manter a malha rodoviária em bom estado de conservação, existindo trechos em péssimas condições como é o caso da BR 110, que liga Salvador a Paulo Afonso, da BR 242 (Bahia até Distrito Federal), BR 407 (Salvador até Juazeiro) e BR 116 (Feira de Santana até Milagres).

Mais recentemente, no ano 2006, na última pesquisa rodoviária publicada pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), onde todas as rodovias federais e parte das rodovias estaduais foram analisadas, apontam as estradas baianas ainda em condição desfavorável. Considerando uma comparação da Bahia com grandes centros nacionais, ela apresenta apenas 10,6% de classificação entre bom/ótima para o estado geral de suas rodovias federais. As condições das rodovias estaduais da Bahia estão ainda piores.

CLASSIFICAÇÃO GERAL - %

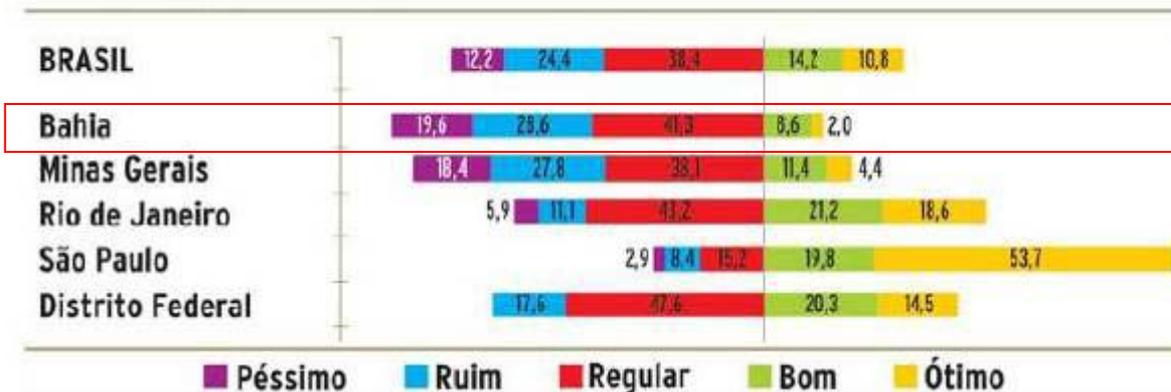


Figura 18: Estado geral das rodovias federais

Fonte: CNT (2006)

Observando individualmente cada rodovia, percebe-se na figura 19 que as únicas que obtiveram classificação ótima no Brasil foram as que estão sob regime de concessão. Em específico, as rodovias federais que passam pelo Estado da Bahia seguem abaixo:

Rodovias	Unidades da Federação	Extensão Pesquisada Km	Nota	Classificação
BR-020	BA, CE, DF, GO, PI	1.330	66,6	Regular
BR-030	BA, DF, GO	108	68,8	Regular
BR-101	AL, BA, ES, PB, PE, RJ, RN, RS, SC, SE, SP	3.562	70,1	Regular
BR-110	AL, BA, PB, PE, RN	733	52,0	Ruim
BR-116	BA, CE, MG, PB, PE, PR, RJ, RS, SC, SP	4.322	73,9	Regular
BR-122	BA, CE, MG, PE	581	52,2	Ruim
BR-135	BA, MA, MG, PE	1.806	60,1	Regular
BR-242	BA, MT, TO	998	60,3	Regular
BR-251	BA, DF, GO, MG	673	70,6	Regular
BR-324	BA	245	63,7	Regular
BR-330	BA	114	56,8	Regular
BR-349	BA, GO, SE	100	3,7	Regular
BR-367	BA, MG	379	56,8	Regular
BR-407	BA, PE, PI	602	73,1	Regular
BR-410	BA	36	44,6	Ruim
BR-418	BA, MG	219	68,9	Regular
BR-420	BA	23	73,0	Regular
BR-430	BA	86	70,2	Regular
BR-498	BA	14	63,3	Regular

Figura 19: Classificação das rodovias federais da Bahia

Fonte: CNT (2006)

Foi realizado no ano 2005 pelo autor com o apoio de uma grande empresa de transportes da Bahia um mapeamento de algumas das principais rodovias estaduais da Bahia.

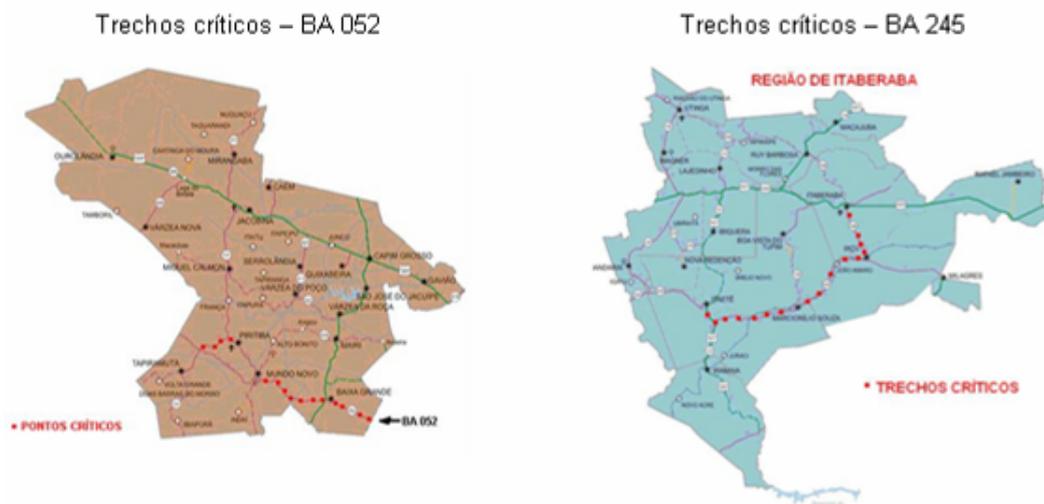
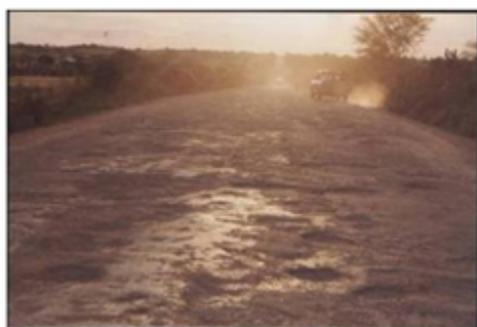


Figura 20: Trechos críticos da BA-052 e BA-245

Fonte: Elaborado pelo autor através de relatórios de uma empresa de transportes

Município de Umbrurana x Baixa Grande



Município de Piritiba x Porto Feliz



Figura 21: Fotos de estradas estaduais críticas (Piritiba e Baixa Grande)

Fonte: Empresa de transporte rodoviário de passageiro (2005)



Figura 22: Fotos de estradas estaduais precárias na Bahia (Itaetê e Itaberaba)
Fonte: Empresa de transporte rodoviário de passageiro (2005)

Passado dois anos das fotos acima (2005), observa-se que em alguns trechos onde existe fluxo de ônibus para transporte de passageiros, as estradas ainda continuam em estado ruim e péssimo.



Figura 23: Estrada no Município de Piritiba/BA
Fonte: Empresa de transporte rodoviário de passageiro (2007)

4.3.1.2 Uma breve abordagem de alguns planos do governo

Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)

Divulgado no ano 2007 pelo Governo Federal, o PAC projeta para o setor de infra-estrutura investimentos de R\$ 33 bilhões na malha rodoviária, sendo R\$ 8 bilhões ainda para este ano. O governo realizará obras em 45.337 km para recuperação, adequação, duplicação e construção de rodovias.

Existem ainda 24,6 bilhões para investimentos em Programas Especiais. Uma parte deste investimento também será destinada para rodovias.

- Conservação de 52.000 km de rodovias - R\$ 1,7 bilhão
- Manutenção e recuperação de rodovias - R\$ 8,0 bilhões
- Estudos e projetos para 14.500 km de rodovias - R\$ 1,0 bilhão
- Controle de peso – implantação e operação de 206 postos - R\$ 666 milhões
- Sistema de segurança em rodovias – R\$ 1,1 bilhão
- Sinalização de 72.000 km de rodovias – R\$ 470 milhões

Programa Nacional de Logística de Transportes (PNLT)



Figura 26: Programa nacional de logística de transportes (PNLT)
Fonte: www.transportes.gov.br (acesso em 12 out. 2006)

Iniciado em Janeiro de 2006, o PNLT pelo Ministério dos Transportes, em cooperação com o Ministério da Defesa, através do Centro de Excelência em Engenharia de Transportes (CENTRAN), tem por objetivo dar suporte ao planejamento de intervenções públicas e privadas na infra-estrutura e na organização dos transportes, de modo a que o setor possa contribuir para a consecução das metas econômicas, sociais e ecológicas do País, em horizontes de médio e longo prazo, rumo ao desenvolvimento sustentado.

Uma das premissas do PNLT é a retomada do planejamento em transportes de forma a atender regionalmente cada território do Brasil. Quando se fala em ausência de políticas públicas sustentáveis para o transporte fica claro que a

tentativa é de fazer algo que até então nunca existiu, a não ser em 1985 com o Programa de Desenvolvimento do Setor de Transportes (PRODEST).

Abaixo segue a narrativa na íntegra do Programa Nacional de Logística de Transportes referente à retomada do Planejamento:

O PNLT resultou da necessidade de retomada do processo de planejamento com base científica no País, visando dotar o Ministério dos Transportes de uma metodologia formalmente definida de avaliação de políticas públicas em transportes. O último esforço consistente e integrado nesse sentido data de 1985, ano da realização do PRODEST – Programa de Desenvolvimento do Setor de Transportes pelo GEIPOT (MINISTÉRIO..., 2005).

É preciso compreendê-lo melhor, pois se trata de um projeto que avalia de forma multi-variada cenários futuros até o ano 2022, utilizando três tempos: ano 2007, ano 2015 e ano 2022, que proporcionarão diretrizes para tomada de decisões a favor do desenvolvimento sustentável do transporte.

Programa Estadual de Logística em Transportes na Bahia (PELT)



Figura 27: PELT Bahia

Fonte: www.peltbahia.ba.gov.br (acesso em: 22 jan. 2007)

O PELT Bahia desenvolvido no ano 2002, tem por objetivo central a reorganização das cadeias logísticas no horizonte de 20 a 25 anos, avaliando cenários atuais e futuros, contando com elevado investimento na malha rodoviária do Estado da Bahia.

Os principais produtos do PELT Bahia são o Portifólio de Investimentos e o Plano Prioritário. A organização do Portifólio contempla 137 projetos (2008 até 2020) com investimentos de R\$ 7,8 bilhões e o Plano Prioritário, mais imediatista, contemplando 71 projetos (2004 até 2007) com investimentos de R\$ 1,9 bilhões.

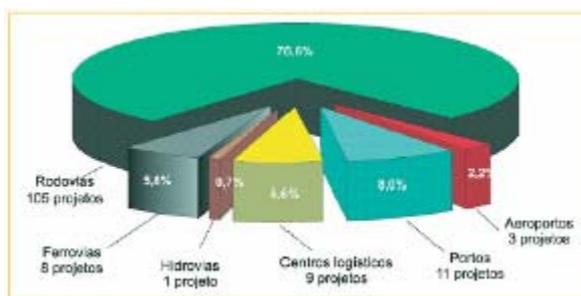


Figura 28: Matriz de projetos do PeltBahia

Fonte: www.peltbahia.ba.gov.br (acesso em: 22/01/2007)

O Plano atuará em diferentes modais. Para a questão rodoviária existem sete grupos de intervenções. No total serão 58 projetos, numa extensão total de 5.065 quilômetros com investimentos de R\$ 1,53 Milhões.

É possível fazer um contraponto com o que foi definido no PELT Bahia e o que realmente está sendo feito. Em uma reportagem da Revista Bahia Invest de Novembro de 2004 (Vol.02 e n. 3), observa-se que dois anos depois o então secretário executivo deste programa, Sr. Osvaldo Magalhães, relata que o “[...] PELT já saiu do papel, pelo menos três projetos já deram o ponta-pé inicial para o seu desenvolvimento.”

No total o PELT tem 208 projetos sendo 71 deles de nível prioritário, para finalização no ano 2007. Outro fato agravante é a mudança de partidos políticos no governo a partir de 2007 no Estado da Bahia, que antes estava há 16 anos sob o comando de um mesmo grupo político, do PFL e, atualmente passa para o comando do PT, com o Governador Jaques Wagner. Esta mudança pode gerar paralisação ou morosidade na execução de alguns projetos que são prioritários, como é o caso do escoamento do transporte pelos diversos modais através do PELT.

4.3.2 Políticas institucionais

Entende-se aqui a formação de todo o arcabouço fomentador do transporte rodoviário que por sua vez está alicerçada sob a égide do sistema regulatório. Este sistema está intrinsecamente composto e submetido às políticas institucionais referentes aos poderes públicos concedentes.

4.3.2.1 Transporte clandestino de passageiros

Aspectos estruturais

Desde os anos oitenta, os operadores atuando de forma ilegal nos transportes rodoviários de passageiros estiveram presentes, prioritariamente, no cenário urbano. Nos anos noventa, esta presença tornou-se mais evidente em quase todas as médias e grandes cidades brasileiras, passando a atuar em linhas intermunicipais.

Portanto, hoje este setor vem sofrendo uma fortíssima concorrência dos operadores não regulamentados (clandestinos), atuando, na maioria das vezes, em veículos de pequeno porte (Vans, Kombis) com capacidade entre 8 e 17 assentos (BRASILEIRO, 2001 apud AZAMBUJA, 2002).

Segundo CNT (2004), a clandestinidade no transporte rodoviário pode estar causando uma perda de faturamento da ordem de vinte por cento. Para as 190 empresas regulares no Brasil de acordo com a ABRATI o faturamento de R\$ 1,2 bilhão poderia saltar para 1,44 bilhão. Mesmo assim faltariam os prejuízos acumulados de 860 milhões de perdas acumuladas desde o ano 1995. Complementando estes números, a fuga de passageiros chega a 1,6 milhões por mês.

Para Santos; Orrico (1996 apud AZAMBUJA, 2002) diferentes razões podem ser aqui colocadas para compreender este crescimento do transporte ilegal, de passageiros. Algumas delas podem ser mencionadas:

- Rigidez do atual regulamento nacional do transporte, que impede a oferta de serviços mais flexíveis; as empresas privadas ainda atuam como se os usuários fossem cativos de seus serviços.
- As taxas de desemprego crescentes levaram parcelas da população para atuar neste mercado e, além disso, a operação de veículos de pequeno porte apresenta-se como um investimento alternativo para as economias de alguns grupos de classe média.
- Uma agressiva política de marketing dos fabricantes internacionais de veículos de pequeno porte.

Clandestinidade no Estado da Bahia

Correlacionado pelas grandes dificuldades sócio-econômicas da região Nordeste, o transporte clandestino de passageiros vem progressivamente se ampliando. Mais precisamente a partir do ano 1996 houve uma forte migração deste serviço irregular dentro de municípios da Bahia.

O grande foco de atuação do clandestino tem sido nas regiões do interior, tendo como clientes as pessoas menos favorecidas economicamente. São pessoas operando com carros do tipo Van, muitas vezes sem qualquer tipo de manutenção e conservação, e, além disso, em algumas situações sem carteira de habilitação de

motoristas. Tais anomalias têm infelizmente causado a perda de muitas famílias e pessoas em acidentes de trânsito causadas por imprudência dos motoristas clandestinos. Estatísticas da Polícia Rodoviária Federal (1999 apud ABEMTRO, 1999) indicam que apenas nas BR 116 e BR 324 demonstram uma ocorrência média de 16 acidentes por mês com carros clandestinos.

O transporte clandestino não tem apenas os empresários e os usuários como prejudicados, o próprio governo perde com a evasão de receitas e impostos que são recolhidos pelo transporte regular.

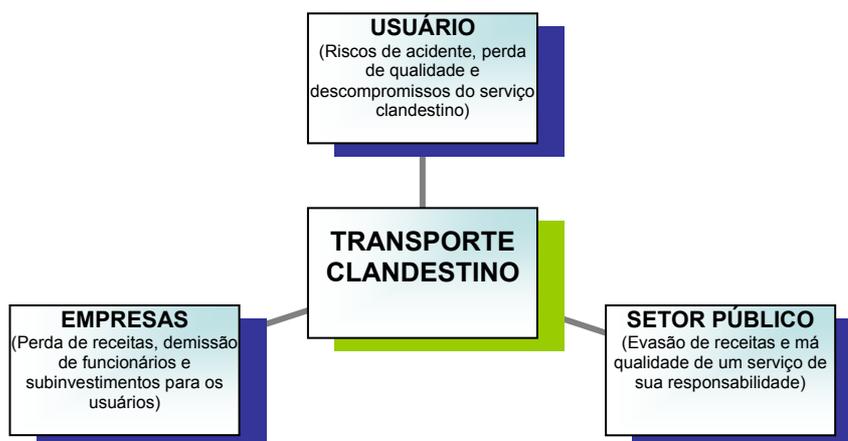


Figura 29: Efeitos do transporte clandestino para o setor público, usuários e empresas
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados da Abemtro (2007) e Agerba (2003)

De uma forma geral, segundo Agerba e Abemtro, o transporte irregular (clandestino) tem as seguintes características quando comparadas ao transporte regular:

Tabela 14: Características do Transporte regular x irregular

ITEM	TRANSPORTE REGULAR	TRANSPORTE NÃO REGULAR
1. Segurança	Motoristas habilitados, veículos em boas condições e respeito aos limites de lotação.	Não há garantias quanto à qualificação dos motoristas, veículos antigos e desrespeito aos limites de lotação
2. Horários	Cumprimento de horários de saída e chegada de acordo com o regulamento da Agerba	Não existe compromisso com horário
3. Pagamento de impostos	Pagamento de impostos que posteriormente são revertidos em prol da sociedade. (ICMS, TPP)	Não recolhe impostos, gerando evasão de receitas para o Estado e Sociedade
4. Assistência	Em caso de acidentes, os usuários contam com Seguro.	Não existe assistência em caso de acidente
5. Qualidade	Existem padrões de qualidade na prestação a serem seguidos, pois são fiscalizados e regulamentados pela Agerba.	Não existem garantias na qualidade dos serviços.
6. Interrupção das viagens	Viagens sem interrupções não programadas, pois as empresas seguem padrões de operação.	Risco de interrupção a qualquer momento pelas blitz, assim como apreensão do veículo.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados da AGERBA (2001)

Segundo Abemtro (1999), a evasão anual de receitas motivadas pelo avanço do transporte clandestino, de forma conservadora, para apenas oito empresas (de um universo de 35 empresas), é superior, nos últimos cinco anos, a R\$ 42 milhões por ano e de impostos estaduais (ICMS e TPP) de R\$ 6 milhões. Devido ao aumento desde meio ilegal foram reduzidos 1.986 postos de trabalhos, equivalente a 38,18% do quadro funcional destas nove empresas analisadas. Neste período foram estimados 1.900 veículos clandestinos, apenas também nas linhas dessas nove empresas, estimando-se atualmente (2007) um quantitativo superior a 5.000 veículos em todo o Estado da Bahia e causando uma evasão anual de impostos de aproxima-se 10 milhões de reais, apenas com o Fisco Estadual, considerando os recolhimentos com o ICMS e a Taxa de Poder de Polícia (TPP).

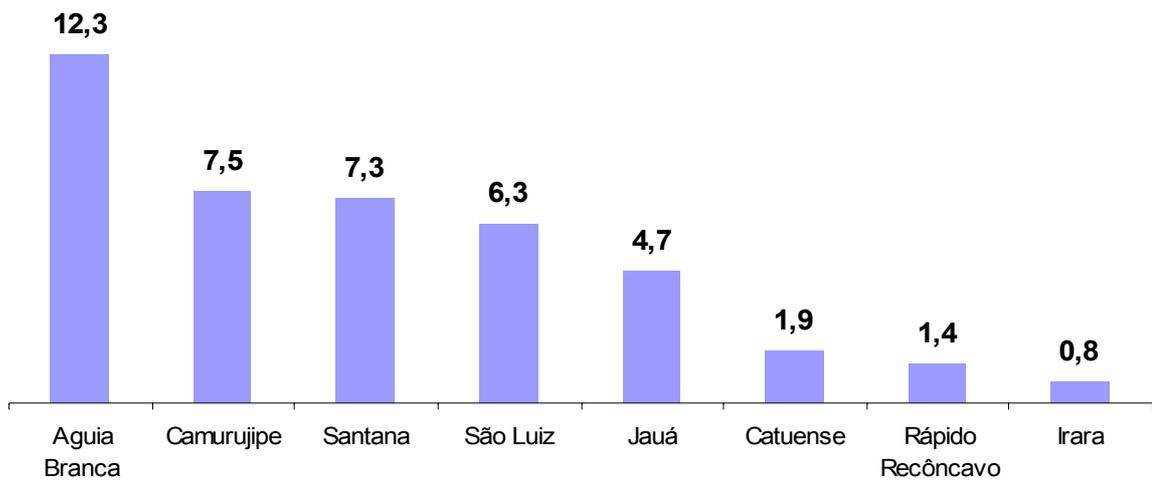


Gráfico 21: Evasão de receita anual em oito empresas de transporte (em milhões de reais)
 Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados da Abemtro (1999)



Figura 30: Transporte clandestino na Bahia já tem 1.900 veículos
 Fonte: Jornal A Tarde (26/9/1999)



Figura 31: Carro clandestino sem condições de segurança e manutenção.
 Fonte: Jornal A Tarde (26/9/1999)

Na figura abaixo publicada no Jornal A Tarde de 26/9/1999, demonstram-se a grande incidência de clandestinos no ponto da Brasilgás da BR 324, próximo a Salvador, no sentido de Feira de Santana. Neste ponto um dos clandestinos que faz a linha Salvador x Feira de Santana fez o seguinte relato: “Eu trabalhava no comércio, fazendo atendimento no balcão, perdi o emprego, peguei o dinheiro da indenização, tomei mais algum emprestado e comprei uma van. Faço a linha Salvador – Feira de Santana – Salvador”.

Outro clandestino fez o seguinte relato: “Meu irmão, minha profissão é bancário, fiquei desempregado, vou fazer o quê? Esperar que minha família morra de fome? Claro que não, tenho que ir à luta. Outra coisa: esses empresários de ônibus estão ricos. Eles temem a concorrência” (JORNAL A TARDE, 1999, p. 16).



Figura 32: Atuação dos clandestinos no ponto da Brasilgás (BR-324)
Fonte: Jornal A Tarde (9/9/1999)

Até mesmo alguns usuários aprovam e defendem a clandestinidade, associando a ilegalidade ao princípio de solidariedade comum de grande parte dos cidadãos menos favorecidos economicamente. Nesta mesma reportagem um dos usuários relatou: “Aqui eu estou ajudando pais de família desempregados a ganhar dinheiro. Dou meu total apoio a este tipo de transporte”(Ibid, 1999).

Relatos das empresas regulares, que contribuem na geração de empregos, no correto recolhimento de impostos e investimentos em segurança no trânsito e manutenção dos veículos, convergem para estagnação e perda de receita. Somente no trecho Salvador x Feira de Santana, que está sob permissão/concessão da Empresa de Transportes Santana e São Paulo Ltda, a perda diária com a atuação

de 22 clandestinos é de R\$ 4.023,38. Os dados são confirmados por Décio Sampaio, Diretor desta empresa e presidente da Abemtro em 1999: “Anualmente os valores perdidos pela Santana, apenas neste trecho, chegam a R\$ 1.448.409,60” (Informação verbal).

Atualmente (2007), este ponto de parada tem continuamente se tornado uma grande opção para os irregulares, formando-se quase que um terminal de passageiros. Esporadicamente a Agerba tem atuado nesta localidade, mas, sem um trabalho estruturado e sistemático, rapidamente estes clandestinos retornam normalmente.

No ano de 2001, uma nova operação de combate ao transporte clandestino, mesmo quando ele já estava novamente instalado em diversas localidades da Bahia, após diversas reivindicações das empresas de transportes pertencentes à Abemtro, de forma reativa, a Agerba iniciou uma campanha que, a princípio, imprimiu grandes resultados e a clandestinidade diminuiu. Segundo o Jornal dos Transportes (2001), a Agerba estava fazendo uma média de 30 apreensões por dia, e somente no ano 2000 havia apreendido 1.718 veículos clandestinos, sendo a maioria kombis e ônibus velhos que trafegavam na capital e cidades do interior do Estado. O então Dir. Executivo daquele exercício, Sr. José Oliveira disse ao Jornal dos Transportes:

A população precisa saber que o transporte clandestino não lhe traz benefícios. Pelo contrário, é inseguro, porque os veículos não têm manutenção, não são vistoriados e os motoristas desqualificados. Como não passam por nenhum tipo de fiscalização, o usuário fica desprotegido e sem respaldo para reclamar ou denunciar (Jornal dos Transportes, 2001)



Figura 33: Atuação conjunta da Agerba e Abemtro contra clandestinos
Fonte: Jornal dos Transportes (fevereiro/2001)

No ano de 2004 a Agerba, PRF, PRE e algumas empresas regulares de transporte de passageiros na Bahia, associadas à Abemtro desenvolveram novo trabalho de combate aos clandestinos.



Figura 34: Fotos de ação policial em automóveis de transporte clandestino
Fonte: Empresa de transporte rodoviário de passageiros (2004)



Figura 35: Foto da atuação da PRE em carro clandestino
Fonte: Empresa de transporte rodoviário de passageiros (2004).



Figura 36: Vários ônibus clandestinos ao lado da Rodoviária de Irecê
Fonte: Abemtro (2006)



Figura 37: Excesso de passageiros e cargas em carro clandestino (Irecê x Jacobina)
 Fonte: Abemtro (2006)

No eixo da Bahia conhecido como Sertão e Chapada a atuação do transporte clandestino é mais freqüente, principalmente na região de Feira de Santana e Itaberaba. Existem duas modalidades de clandestinidade, os irregulares, que trafegam com vans, topic's e carros sem registro no órgão regulamentador, e os regulares que operam em linhas seccionadas sem terem a concessão das mesmas.

No total foram identificados 37 clandestinos e irregulares na região abaixo.

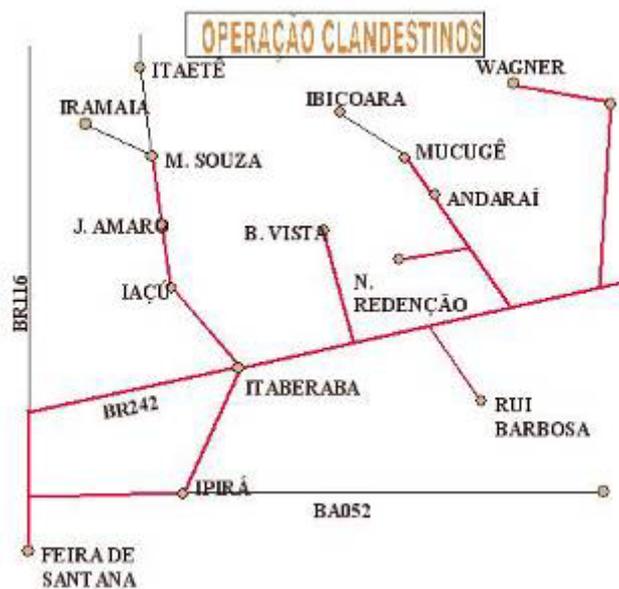


Figura 38: Operação dos clandestinos no eixo Itaberaba x Feira de Santana
 Fonte: Empresa de transporte rodoviário de passageiros (2004).

Um mapeamento geral do transporte ilegal ao longo das BR e BA do território baiano no ano de 2000, elaborado pela Abemtro, que posteriormente foi encaminhado para Agerba apontava uma abrangência em quase toda a malha

rodoviária da atuação dos clandestinos. Os pontos de atuação são justamente nas proximidades dos maiores fluxos de passageiros, que estão em terminais e rodoviárias. Ressalva-se que nos dias de hoje (2007) é perceptível uma continuidade destes operadores nestas localidades, tendo duas conotações a serem acrescentadas: aumento na quantidade de veículos irregulares nestas localidades e maior área geográfica de atuação.

Tabela 15: Rodovias estaduais e federais sob tráfego de clandestinos

Rodovias	Trecho	Pontos para fiscalização
BA-001	Bom Despacho x Sto. Antônio de Jesus e Bom Despacho x Camamú	Ponte do funil
BA-026	Santo Amaro x Bom Jesus e Santo Amaro x Cachoeira	Entrada de Bom Jesus, na rotatória.
BA-052	Baixa Grande x Ipirá	Não relatado
BA-084	Água Fria x Salvador (via Coração de Maria	Na saída de Coração de Maria
BA-093	Irará x Salvador (via Alagoinhas); Camaçari x Dias D'ávila; Salvador x Dias D'ávila; Camaçari x Simões Filho e Salvador x Catú	Entrada de Alagoinhas e Lamarão; Entrada do Polo, próximo ao quartel, onde existe um quebra-molas.
BA-099	Barra de Pojuca x Lapa; Porto Sauípe x Salvador; Arembepe x Terminal da França (Lapa); Jauá x Itapuá; Vilas do Atlântico x Praça da Sé (Via Orla) e Vilas do Atlântico x Terminal da França (Via paralela)	Posto PRF
BA-131	Jacobina x Senhor do Bonfim (Via Saúde)	Imediações de Pindobaçu
BA-210	Paulo Afonso x Glória e Paulo Afonso x Jeremoabo	Entroncamento de Glória
BA-220	Monte Santo x Exclides da Cunha	Na saída de Monte Santo para Euclides da Cunha (após a rodoviária)
BA-290	Teixeira de Freitas x Itanhém	Entroncamento de Nova Lídice
BA-381	Cansação x Filadelfia	Saída de Itiúba para Filadélfia
BA-409	Coité x Feira de Santana	Chapada ou entroncamento de Ichuí
BA-420	Mutuípe x Jaguaquara	Entroncamento de Laje
BA-447	Barreiras x Angical	Entrada de Angical
BA-462	Barreiras x São Desidério	Entrada de São Desidério (a 10km)
BA-552	Candeias x São Francisco do Conde; Candeias x Madre de Deus e Candeias x Porto do Ferrôlho.	Trevo de Mataripe, em frente ao Corpo de Bombeiros.
BA-523	Candeias x São Sebastião do Passé	Na Pindoba (Entre Candeias e entroncamento da BR 324)
BA-534	Bom Despacho x Salinas	Ponte do funil
BR-101	Maracás x Entrada de Jaguaquara; Mutuípe x Jaguaquara; Cruz das Almas x São Felipe; Lagoa Redonda x Itabuna e Feira de Santana x São Gonçalo x Conceição de Feira	Qualquer ponto perto de Sapeaçu; Imediações de Cruz das Almas e PRE de Tomba
BR-110	Salvador x Alagoinhas; Cipó x Cícero Dantas; Jeremoabo x Paulo Afonso e Paulo Afonso x Santa Brígida (via BA 305)	Qualquer trecho e trevo do Xingó
BR-116	Poções x Conquista; Irará x Feira de Santana; Lagoa Redonda x Itabuna; Salvador x Serrinha e Salvador x Araci	Posto trevo na entrada da BA-501; imediações de Jequié; entroncamento de José Gonçalves e Entroncamento de São José.
BR-148	Em vários trechos atingindo 14 linhas da Viação Novo Horizonte	Ponte da Cidade de Anagé

BR-242 BR-324	Barreiras x Xique-xique (via BA-432 e BA-052) Muritiba x Salvador (via BA-420); Camaçari x Dias D'ávila (via Polo); Candeias x Lapa; Salvador x Euclides da Cunha (via BR-116); Salvador x Pilão Arcado (via BA-407, BA-235 e BA-161); Camaçari x Salvador; Salvador x São Felipe; Itaigara x Simões Filho (via Orla, Itapuã, CIA, Aeroporto); Simões Filho x Suburbana x Terminal da França (via Paripe pela Suburbana); Ilha de São João x Lapa x Terminal da França (via Paripe pela Suburbana); Feira de Santana x Sto. Amaro (via BA-026); Jacobina x Capim Grosso; Feira de Santana x Capim Grosso; Feira de Santana x Salvador; Salvador x Sto. Amaro x Cachoeira x São Felix (via BA-420); Salvador x Riachão e Salvador x Tanquinho.	Rodoviária de Barreiras Sentido Muritiba (posto da SEFAZ) e Sentido Salvador (entroncamento de Sto. Amaro); Entrada do Polo antes da lagoa; Parada do requeijão em Santa Bárbara; Próximo a Salvador; Próximo a Sapeaçu ou entre Conceição de Almeida e São Felipe; Jambeiro (início do CIA/Aeroporto) e Baixa do Fiscal; Em Paripe (ponto de Kombis); Na entrada de Sto. Amaro (chegando no DERBA); Imediações de Paraíso; Riachão de Jacuípe; Brasilgás e trevo de Sto. Amaro; Posto da Polícia Rodoviária de Sto. Amaro, Sta. Elisa (EMBASA) e trevo de Sto. Amaro; Próximo ao entroncamento de tanquinho.
BR-415	Em vários trechos atingindo 4 linhas da Viação Novo Horizonte	Serra de Belo Campo

Fonte: Abemtro (2000)

Observam-se desde 1999 sucessivas tentativas de conter o avanço dos transportes clandestinos de passageiros, mas a falta de ações sistemáticas dos órgãos competentes, questões políticas e até mesmo parcerias de profissionais liberais financeiramente mais favorecidos com estes operadores, o transporte clandestino e irregular mantém-se cada vez mais forte e dificultando uma ação efetiva para erradicação deste tipo de serviço.

Passados 11 anos desde seu provável início dentro da Bahia, observa-se uma grande limitação para a expansão do transporte regular intermunicipal de passageiros. Algumas destas empresas já solicitaram junto ao protocolo da Agerba diversas reduções de horários, em linhas que antes funcionavam diariamente e hoje operam semanalmente ou, até mesmo, mensalmente, tendo como maior prejudicado o usuário de transportes que tem limitado seu direito de ir e vir por meio deste modal.



Figura 39: Clandestino BR-101 (Município de Cruz das Almas)

Fonte: Foto do autor (2007)

A reportagem recente na TV Bahia (2007) demonstra esta asfixia do sistema, causando a paralisação de operações de uma das empresas de transportes na Bahia, deixando a população local sem condições de transporte, contrariando os princípios básicos da cidadania.

Problemas no transporte intermunicipal da região de Alagoinhas

12/3/2007 – Jornal BA TV

Moradores de 50 cidades da região de Alagoinhas enfrentam dificuldades para pegar ônibus intermunicipais. Uma das três empresas que atuavam na região fechou as portas e os trabalhadores dizem que não receberam salários atrasados. Para protestar, eles estão impedindo a saída dos ônibus das outras duas empresas. Muitos passageiros são obrigados a usar o transporte clandestino e pagam caro.

Outra reportagem neste mesmo período pela TV Bahia apresentou um acidente grave na região de Bom Despacho.

Imprudência é principal causa de acidentes em Itaparica

13/3/2007 – Jornal BA TV

Dois acidentes graves, com sete mortes, em menos de uma semana. Dirigir nas estradas da Ilha de Itaparica é um risco para moradores e turistas que freqüentam a região. Na maioria dos casos, os acidentes são causados pela imprudência.

Adultos e crianças passam o dia no Terminal de Bom Despacho, na Ilha de Itaparica, tentado lucrar com o transporte clandestino.

O motorista Edson da Conceição diz que é associado a uma cooperativa.

Ele dirige uma perua, com quase 20 anos de uso. O carro tem ferrugem por toda parte e pneus carecas. Além disso, faltam equipamentos de segurança. 'Eu já fui parado em blitz e já recebi multa'.

A direção da Agerba, agência estadual que regula o setor, disse que dentro de dois meses terá um projeto que vai definir regras e itens de segurança necessários para o transporte complementar na Ilha de Itaparica.

4.3.2.2 Políticas de regulação e tarifas do transporte

Mesmo com uma das maiores populações brasileira e forte arrecadação de ICMS, o Estado da Bahia apresenta diversos problemas de ordem política quanto ao

correto ajuste do valor tarifário utilizado pelas empresas rodoviárias. A tarifa que em síntese é um coeficiente que multiplicado à quilometragem rodada defini o preço a ser cobrado para o usuário, é uma das mais baixas do país quando comparada com demais Estados.

De acordo com Abemtro, a necessidade de revisão dos atuais coeficientes tarifários é prioridade para a sustentabilidade do transporte. Mesmo com o recente reajuste tarifário para o Estado da Bahia em 1 de Novembro de 2006, a situação tarifária ainda continua bem aquém da realidade nacional, estimando-se uma defasagem de 12,13%. A posição atual é a 18ª no ranking nacional do coeficiente tarifário líquido. Isto tem causado perda de competitividade nas empresas de ônibus e tem sido fator determinante para as limitações de investimentos em prol dos usuários de transporte.

A tabela abaixo demonstra a situação do Estado da Bahia em termos de defasagem tarifaria quando comparado com outros Estados.

Tabela 16: Coeficientes tarifários dos Estados brasileiros

Coeficientes tarifários do transporte intermunicipal de passageiros por Poder Concedente					
Posição	Poder Concedente	Data do último reajuste	Coeficiente Líquido	% em Relação a Bahia	% em Relação a ANTT
1	Minas Gerais	27/12/06	0,169626	176,82	190,09
2	Santa Catarina	04/06/06	0,128902	134,36	144,45
3	Paraná	02/05/06	0,127014	132,40	142,34
4	Espírito Santo	02/01/07	0,109152	113,78	122,32
5	Mato Grosso	21/07/05	0,119294	124,35	133,89
6	Goiás	21/07/06	0,116826	121,78	130,92
7	São Paulo	04/12/06	0,113493	118,30	127,19
8	Rio Grande do Sul	01/01/07	0,111580	116,31	125,04
9	Rio de Janeiro	24/04/05	0,113157	117,95	126,81
10	Paraíba	01/11/05	0,110245	114,92	123,55
11	Mato Grosso do Sul	01/09/06	0,108879	113,49	122,02
12	Pernambuco	21/01/06	0,105790	110,27	118,55
13	Rondônia	11/08/05	0,104069	108,48	116,63
14	Ceará	01/12/06	0,096209	100,29	107,82
15	Piauí	19/07/05	0,096121	100,19	107,72
16	ANTT	09/07/06	0,095931	100,00	107,51
17	Sergipe	30/10/05	0,094476	98,48	105,87
18	Rio Grande do Norte	22/09/05	0,093470	97,43	104,75
19	Bahia	01/11/06	0,089234	93,01	100,00
20	Acre	17/07/03	0,081220	84,66	91,02
21	Alagoas	04/03/05	0,075585	78,79	84,70
22	Pará	14/12/05	0,070247	73,22	78,72
23	Amapá	25/10/01	0,069000	71,92	77,33
24	Maranhão	12/01/03	0,066738	69,56	74,79
25	Tocantins	15/07/02	0,063687	66,38	71,37
26	Amazonas	04/09/02	0,059307	61,82	66,46
27	Roraima	05/07/96	0,048016	50,05	53,81

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados da ANTT(2007) e Abemtro (2007)

Valorando o exposto, de acordo com as informações obtidas na Abemtro (2006) compiladas e tratadas para um corte do período do ano 1994 até 2006,

obtêm-se uma evolução acumulada de 158,83% para uma faixa exata de 12,5 anos. Ajuste tarifário bem abaixo dos principais custos para o mesmo período.

Tabela 17: Reajuste do coeficiente tarifário intermunicipal de passageiros na Bahia (1994-2006)

Data	Coeficiente	Evolução	Evolução (Acum)	Meses no período	Meses (Acum.)
01/07/94	0,02206	0,00%	0,00%	0	0,0
01/07/95	0,02977	34,95%	34,95%	12,2	12,2
04/07/96	0,03658	22,88%	57,83%	12,3	24,5
18/07/97	0,04023	9,98%	67,80%	12,6	37,1
01/07/99	0,04343	7,95%	75,76%	23,8	60,9
01/10/99	0,04585	5,57%	81,33%	3,1	63,9
03/01/01	0,05149	12,30%	93,63%	15,3	79,3
10/09/01	0,05726	11,21%	104,84%	8,3	87,6
27/06/02	0,06269	9,48%	114,32%	9,7	97,3
20/01/03	0,07210	15,01%	129,33%	6,9	104,2
21/08/03	0,07724	7,13%	136,46%	7,1	111,3
01/08/05	0,08509	10,16%	146,62%	23,7	135,0
01/11/06	0,09548	12,21%	158,83%	15,2	150,2

Fonte: Abemtro (2006)

Comparando os valores dos coeficientes tarifários com informações da ANTT (2006) do custo médio de um veículo e preço médio do litro de diesel, que configuram dois dos principais custos do transporte, que chegam a participar em quase 50% da planilha financeira destas empresas, observa-se grande discrepância nos dados. Uma defasagem do valor tarifário de quase 50% em relação a estas duas despesas.

Tabela 18: Comparativo do coef. tarifário com valor de veículo e diesel

Período	Valor veículo	Preço Diesel	Coef. Tarifário (1)
2000	194.500	0,7140	0,045850
2001	233.221	0,8268	0,052933
2002	261.023	0,9778	0,059975
2003	327.063	1,4295	0,073813
2004	346.789	1,4970	0,077240
2005	425.877	1,6780	0,079857
Evolução	118,96%	135,01%	74,17%

Obs.: (1) Foi calculada uma média ponderada anual dos coeficientes tarifários

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados da ANTT (2006) e Abemtro(2006)

Por fim, em uma das planilhas da Abemtro de custo operacional de um ônibus em novembro de 2005, constava um valor de R\$ 3,23 por quilômetro rodado.

Utilizando um índice de aproveitamento de poltronas (IAP) de 70%, padrão utilizado pela Agerba, e veículo com lotação máxima de 44 poltronas, e o coeficiente tarifário atual de 0,09548, obtém-se uma receita por quilômetro de R\$ 2,94, abaixo da planilha de custos estabelecida pelo órgão, ou seja, as empresas estão operando com baixos índices de retorno sobre investimento, provavelmente menores que de 10%, e estão subinvestindo em ações que promovam maior qualidade para os clientes. Desta forma, o coeficiente tarifário deveria ser reajustado em 11,83%, passando para 0,106772, índice suficiente para suprir os custos operacionais.

Vale destacar que a informação de custo operacional da planilha está datada de dezesseis meses atrás (novembro/05) o que provavelmente sofreu alteração em virtude de reajustes de insumos e mão de obra. Conforme abordado anteriormente, no item 4.3.6, nos fatores sistêmicos (tarifa), a evolução deste coeficiente não acompanha os preços de diesel e frota, o que o torna ainda mais defasado.

Segundo um estudo da ANTT (2006), existe a necessidade de atualização nos valores do IAP, que corroboram para outra análise no segmento intermunicipal, que tem sido ainda mais ameaçado por fatores diversos, como principalmente o transporte clandestino. O IAP é um dos principais índices dentro de uma planilha tarifária, ele tem como conceito a divisão dos passageiros pagantes em cada seção de uma linha pela oferta de lugares nesta seção. Devido à assimetria de informações, conforme Teoria de Regulação, segundo capítulo, existem muitos atenuantes para determinação correta deste fator. Mas sabe-se que, operacionalmente, pelas empresas de transportes, que o aproveitamento (IAP) da frota tem baixado.

De acordo com a ANTT (2006) especialistas em regulação relatam: “[...] dados dos anuários estatísticos da ANTT demonstram que desde 2001 não tem sido verificado na média do setor um IAP maior que 58%, enquanto o padrão vigente na planilha tarifária é de 68%”.

Existem ainda alguns fatores a serem questionados quanto aos parâmetros de retorno sobre investimento, valores de insumos etc, que não cabem a este estudo, sendo inclusive fundamentais para uma pesquisa futura de valores tarifários do transporte.

A princípio, conforme relato, cabe uma medida emergencial da agência reguladora em atualizar tecnicamente o valor da tarifa que pode estar variando entre um mínimo de 11,83% e um máximo de 29,72% (custos médios operacionais da

frota a uma taxa simples mensal de 1% ao mês). E torna-se fundamental que seja criada uma política sistemática de tarifa dentro de padrões e procedimentos técnicos ao longo dos anos e existência ainda de um mês específico do ano em que fosse aplicado o reajuste, pois até então não existe uma prática do Governo Estadual neste sentido.

Vale ressaltar que todo aumento tarifário deve respeitar o bem-estar dos atores envolvidos, por isso, um reajuste muito alto poderá provocar uma reação adversa a médio e longo prazo de evasão de clientes, baixando o aproveitamento ainda mais e trazendo prejuízos à sustentabilidade do setor. Pois conforme dados de pesquisas de perfil de clientes ANTT (2006) e Directt (2006), viagens por motivo de lazer ou visita a parentes, que são de pouca capacidade de fidelidade, apresentam percentuais expressivos, da ordem de 40% e corroborando os dados expostos no quadro abaixo, onde o transporte rodoviário é o que apresenta menor índice de fidelidade quando comparados ao carro e avião. Desta forma, deve-se buscar a equidade tarifária respeitando os limites de sustentabilidade.

		Destino		
		Carro	Avião	Ônibus
Origem	Carro	69,1%	11,5%	6,8%
	Avião	9,5%	74,4%	4,6%
	Ônibus	10,3%	15,1%	52,8%

Figura 40: Grau de fidelização dos usuários de avião, carro e ônibus
Fonte: Directt (2006)

4.3.2.3 Leis de gratuidade do transporte

O sistema TRIP-BA vem sendo progressivamente obrigado a seguir critérios e normas de gratuidade, muitas vezes injustificáveis. Um assunto que ainda está sob forte interferência e julgamento legal é a Gratuidade para o Idoso, que desde 2004 é imposta para transportes rodoviários intermunicipais de passageiros na Bahia.

a) Gratuidade do Idoso

Como já vem sendo divulgado amplamente pela mídia e conforme será descrito posteriormente no tópico 4.3.5 , a expectativa de vida do brasileiro vem

aumentando a cada ano. Segundo IBGE, a população do estado da Bahia passará de 13.815.334 (julho de 2005) para 15.634.171 em julho de 2020. Sendo cada vez maior o percentual de idosos, maiores que 65 anos, pertencentes a este total.

Esta gratuidade, apesar do cunho social de alto valor, não fomenta retorno para as empresas de transporte rodoviário de passageiros, pois não existe subsídio para realização.

De acordo com o ex-ministro Mailson da Nóbrega em reportagem a Revista ABRATI disse:

O idoso merece nosso respeito e carinho. É parte das regras da boa educação dar-lhe preferência nos embarques de vôos, ceder-lhe o lugar em transportes coletivos e nas salas de espera, e assim por diante. Demagogicamente é extravasar das boas maneiras e a ele distribuir benefícios sem ligar para suas conseqüências fiscais. Pior ainda é impor o respectivo ônus ao setor privado (ABRATI, 2004, p. 03).

Abaixo seguem descrições das leis, decretos e resoluções para legitimação da gratuidade do idoso.

LEI ESTADUAL N. 9.013/2004:

“Art. 2º - Considera-se idoso, para efeito desta Lei, a pessoa maior de 60 (sessenta) anos de idade.”

“Art. 8º - São competências dos órgãos e entidades da administração pública estadual, na implementação da Política Estadual do Idoso, dentre outras:(...) VIII - na área de transportes: a) assegurar aos idosos a gratuidade nos transportes coletivos urbanos e semi-urbanos;”

DECRETO ESTADUAL N. 9.072/2004

“Art. 2º - Ficam assegurados, aos maiores de 60 (sessenta) anos, no sistema de transporte coletivo estadual, rodoviário intermunicipal e metropolitano, exclusivamente no serviço comercial, os seguintes benefícios, a que se referem as alíneas “b”, “c” e “e” do inciso VIII do art. 8º da Lei nº 9.013, de 25 de fevereiro de 2004:

I - reserva de 02 (duas) vagas gratuitas por veículo e desconto de 50% (cinquenta por cento), no valor das passagens que excedam as vagas gratuitas, nos termos dos incisos I e II do art. 40 da Lei Federal nº 10.741/2003;”

A resolução Agerba (2004) concede benefício aos idosos (maiores de 60 anos) dentro do modal intermunicipal, sendo reservado o direito de duas vagas para cada veículo.

RESOLUÇÃO N. 13/2004 Agerba

“Art. 1º A concessão dos benefícios da gratuidade e do desconto tarifários, da reserva de assentos e da prioridade de embarque e desembarque, para os idosos maiores de sessenta anos, no Serviço Público de Transporte Intermunicipal de Passageiros do Estado da Bahia, nos termos e limites estabelecidos no art. 230, § 2º, da Constituição da República Federativa do Brasil, no art. 207, parágrafo único, da Constituição do Estado da Bahia, no art. 8º, inciso VIII, da Lei Estadual nº 9.013, de 24 de Fevereiro de 2004, e no Decreto Estadual nº 9.072, de 22 de Abril de 2004, obedecerão aos procedimentos estabelecidos nesta Resolução.

(...)

Art. 20. O benefício da gratuidade tarifária, para os idosos maiores de sessenta anos, no Serviço Público de Transporte Intermunicipal de Passageiros do Estado da Bahia, em linhas que não tenham como ponto inicial e ponto terminal os municípios indicados no art. 18, parágrafo único, desta Resolução, será concedido exclusivamente aos titulares do Cartão de Transporte do Idoso – CARTI e limitar-se-á a duas vagas por veículo.

(...)

Art. 25. O benefício do desconto tarifário, no Serviço Público de Transporte Intermunicipal de Passageiros do Estado da Bahia, será concedido exclusivamente aos titulares de Cartão de Transporte do Idoso – CARTI, que deverão apresentá-lo no momento da compra do bilhete de passagem e no momento do embarque.”

No transporte interestadual, por questões judiciais, a Lei Federal nº 10.741/03 – Estatuto do Idoso, foi alvo de mandado de segurança questionando exatamente tal gratuidade, cujo andamento atual, que está em fase de recurso perante o Superior Tribunal de Justiça, suspendeu a concessão do benefício.

b) Outras gratuidades

Além da gratuidade do idoso a Resolução Agerba nº 27/2001 concede gratuidade em viagens para crianças de até cinco anos que estejam acompanhadas de um maior em viagem. A criança não pode neste caso ocupar o assento do ônibus.

Segundo o advogado da Viação Águia Branca, Dr. Henrique Reges, existem outras gratuidade concedidas a categorias de profissionais, como:

- **Oficiais de justiça e comissários de menores**

Decreto estadual n. 23.402/1973

Provimento n. 21/2000, de 06.06.2000 – Corregedoria do Tribunal de Justiça

Documentos exigidos: identidade funcional do serventuário, ofício da autoridade competente, discriminação da diligência.

- **Ex-combatentes da 2º Guerra Mundial**

Lei estadual n. 4.667/86

Documentos exigidos: carteira específica fornecida pela secretaria de infraestrutura/Agerba

- **Fiscais da Agerba**

Resolução AGERBA n. 27, de 27.11.2001, art. 93.

Documentos exigidos: identidade e carteira funcional ou crachá.

- **Auditores fiscais do trabalho e Agentes de inspeção de higiene e segurança do trabalho**

CLT, Art. 34 e 630

- **Trabalhador rodoviário**

Acordo coletivo

Limite: até 110 km a partir do terminal rodoviário de Salvador e vice-versa.

Documentos exigidos: *smart card* e contra-cheque do mês anterior ao da data da viagem.

4.3.2.4 Assaltos nas estradas

De responsabilidade do Estado garantir a segurança de todos os cidadãos, a repressão e combate aos assaltos em rodovias estaduais e federais da Bahia tem sido um dos grandes fatores de baixa competitividade neste setor. As polícias (PM, PRE e PRF), com condições tático-operacionais bastante limitadas, não conseguem conter o avanço da criminalidade nas estradas. Segundo Abemtro (2007), nos últimos dez anos, os assaltos praticados contra ônibus, nas rodovias baianas, têm crescido progressivamente, causando redução no número de passageiros em viagens, principalmente noturna. Além disso, a geografia e condição das rodovias são colaboradores na ação dos assaltantes. Na maior parte, os motoristas precisam reduzir a velocidade em trechos com muitos buracos na pista, e neste momento ocorrem os assaltos. Alguns deles também colocam pedras, madeiras ou até mesmo se fazem de vítimas, simulando um acidente de trânsito para atrair e diligenciar novos assaltos. Após a interceptação, o ônibus é obrigado a desviar para uma estrada vicinal, de terra batida ou qualquer outro trecho ermo, todos os usuários destes veículos. São saqueados de forma covarde, perdendo a posse de seus pertences e em algumas situações extremas; humilhados e expostos a situações de constrangimento, violência e imoralidade, com armas de fogo e facas sobre seus corpos. Existem registros de casos de estupros e passageiros/ motoristas baleados.

Existem características similares entre os assaltos, formando o *modus operandi* de ação destes criminosos:

- os horários de maior frequência são os noturnos entre 10 horas da noite às 4 horas da manhã;
- ficam localizados em pontos onde os veículos precisam reduzir a velocidade devido a acive ou buracos na pista. Em outras situações, colocam madeira ou pedras na pista e até mesmo o próprio veículo de assalto na frente do ônibus;
- são grupos de dois a quatro pessoas armadas com revólver, pistolas e facas que interceptam o ônibus em carro pequeno;
- normalmente assaltam ônibus que trafegam sozinhos, ou seja, sem outros veículos seguindo logo atrás deste;
- o saqueamento dos pertences é realizado em uma via vicinal à rodovia;
- na maioria das vezes os assaltantes estão drogados.

Uma estatística da Abemtro, utilizando um período de quase dez anos (1997 até 2006), confirma a ocorrência de 1.403 assaltos nas rodovias dentro do Estado da Bahia. A maior parte dos assaltos está em rodovias federais (85,67%). Três rodovias concentram 65,29% do total geral:

- BR 324: 374 ocorrências (26,66%)
- BR 101: 350 ocorrências (24,95%)
- BR 116: 192 ocorrências (13,68%)

O gráfico abaixo apresenta a matriz de assaltos em rodovias estaduais e federais da Bahia.

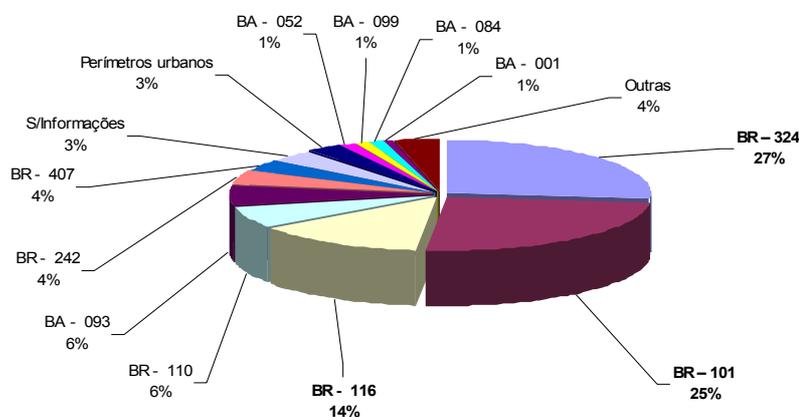


Gráfico 22: Assaltos em rodovias na Bahia (1997 até 2006)
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados da Abemtro (2007)

Analisando o período do ano 2000 até o ano 2006, observa-se que os assaltos em rodovias tiveram seu maior índice no ano 2004, quando ocorreram 231 assaltos e, a partir daí foram gradativamente reduzindo e se estabilizando dentro de um patamar quantitativo de 150 ocorrências/ ano, ou aproximadamente um assalto a cada dois dias, o que ainda é um índice muito alto.

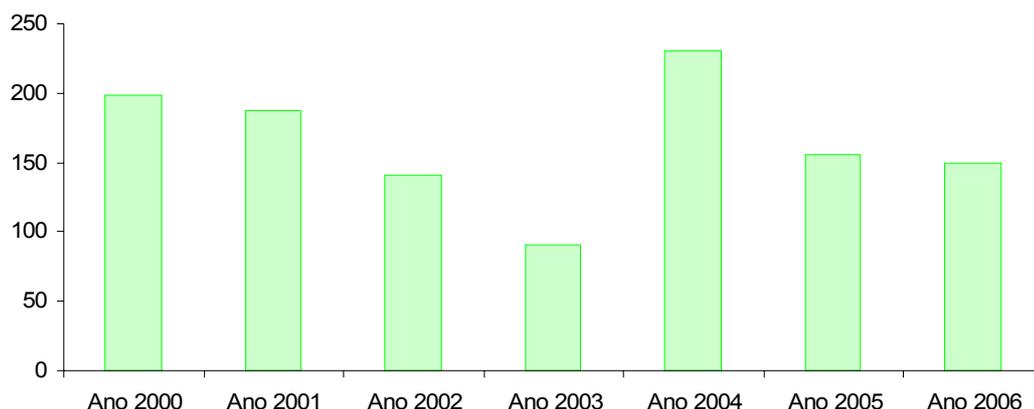


Gráfico 23: Quantitativo anual de assaltos em rodovias do Estado da Bahia
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados da Abemtro (2007)

Grande parte desta redução deve ser atribuída à iniciativa privada, ou seja, as empresas de ônibus que passaram a se estruturar de forma a inibir os assaltos. As viagens noturnas passaram a ser realizadas em comboio, uma denominação criada quando vários ônibus viajam em fila, um atrás do outro. Alguns comboios chegam a formar até vinte ônibus.

Em alguns trechos apontados como os mais críticos, existe escolta de carros batedores das polícias federais e até mesmo de empresas particulares.

4.3.3 Condições sócio-econômicas da população

Analisando dados econômicos, entende-se que segundo IBGE (2004), o PIB da Bahia é o sexto maior do país (R\$ 86,8 bilhões) e no período do ano 2001 até 2004 tem apresentado sucessivas melhorias significativas, tanto no valor absoluto do PIB quanto o valor *per capita*. Ainda, no entanto, é o décimo quinto (15º) Estado com melhor rendimento PIB/*per capita* (R\$ 6.350), o que o distancia bastante dos

resultados dos grandes centros nacionais. Ainda assim, dentro deste valor existe um desequilíbrio muito grande na distribuição de renda, sendo muito concentrada para uma pequena parte da sociedade. Seguindo o princípio de comparar a Bahia com outros grandes centros, semelhante ao que foi realizado anteriormente quando analisado o estado geral das rodovias, observa-se na tabela abaixo um distanciamento ainda maior:

Unidades da Federação	2004	
	A preços correntes (1000 R\$)	Per capita (R\$)
Distrito Federal	43.521.629	19.071
Rio de Janeiro	222.563.503	14.639
São Paulo	546.606.819	13.725
Brasil	1.766.621.054	9.729
Minas Gerais	166.586.327	8.771
Bahia	86.882.057	6.350

Tabela 19: PIB Bahia e grandes centros nacionais
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do IBGE (2004)

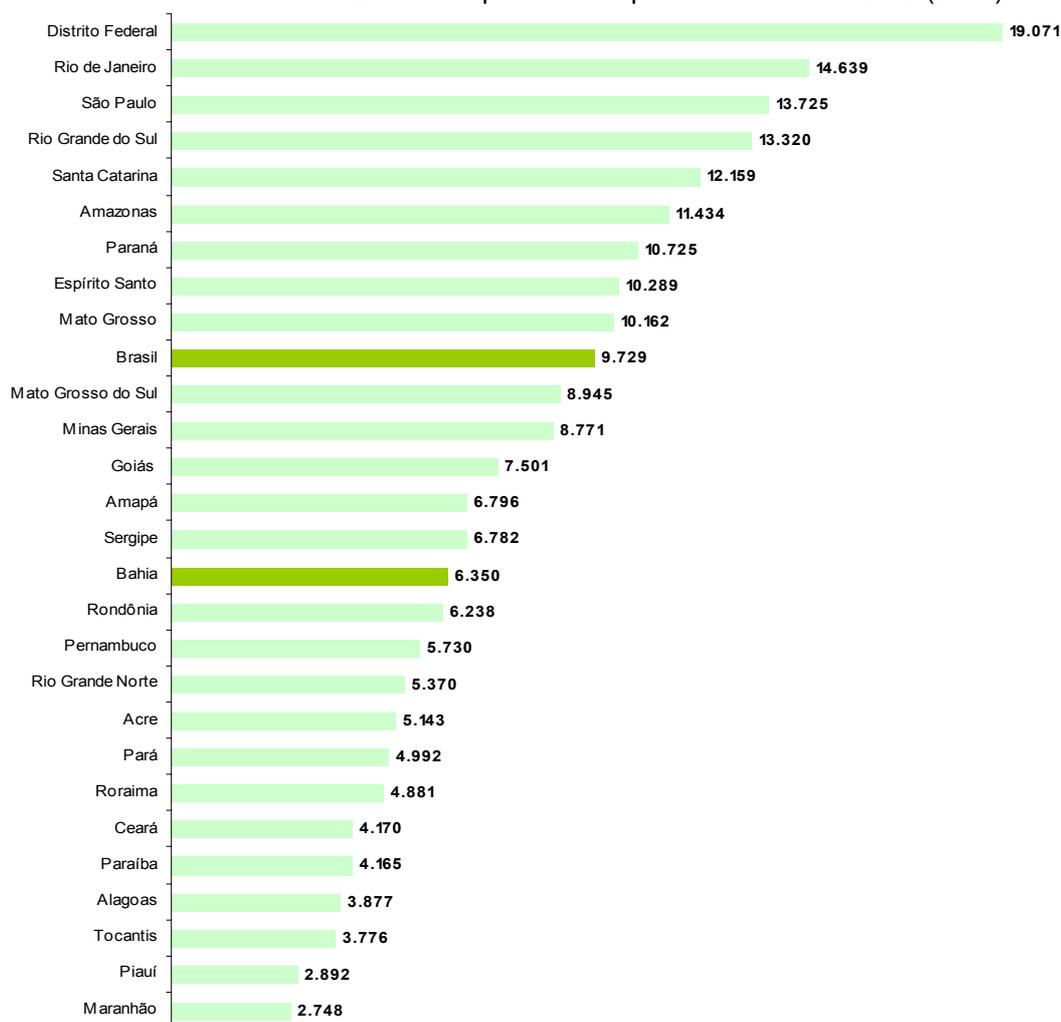


Gráfico 24: PIB per capita dos Estados brasileiros (2004)
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do IBGE (2007)

Com base nos dados anteriores é possível afirmar a existência atual da má distribuição das riquezas produzidas no Estado para toda a população, contribuindo para o aumento de fenômenos de criminalidade (assaltos) e informalidade (clandestinos). Deve ser considerada também uma perspectiva otimista para os próximos quatro (4) anos ou mais, pois existe um cenário favorável com base na série estatística do IBGE. Onde o PIB e PIB *per capita* do ano 2001 para o 2004 tiveram, respectivamente, evolução de 66,3% e 61,3%, aproximadamente 15% ao ano. Valores bem expressivos dentro de um contexto contingencial da economia.

Para SEI Bahia (2007) a série histórica deste Estado referente à População Economicamente Ativa (PEA) apresenta condição crescente desfavorável. A Taxa Média da população economicamente ativa desempregada de dezembro de 1996 até dezembro de 2006 cresceu 49,2%. O índice de desemprego total neste período passou de 20,3% para 22,8%. Apesar disso, do ano 2001 em diante, os percentuais de desemprego total estão caindo.

ESTIMATIVA DA POPULAÇÃO TOTAL, POPULAÇÃO EM IDADE ATIVA, POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA E DOS INATIVOS MAIORES DE 10 ANOS, TAXAS GLOBAIS DE PARTICIPAÇÃO E TAXAS DE DESEMPREGO TOTAL REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR - BAHIA 1996 -2006

Períodos	População Total (1)	População em Idade Ativa (PIA) (1)	População Economicamente Ativa (PEA)						Inativos maiores de 10 Anos		Taxas	
			Total		Ocupados		Desempregados		Números Absolutos (1)	Índice (2)	Participação (PEA/PIA)	Desemprego Total (DES/PEA)
			Números Absolutos (1)	Índice (2)	Números Absolutos (1)	Índice (2)	Números Absolutos (1)	Índice (2)				
Ano 1996	2.778	2.228	1.312	100,0	1.046	100,0	266	100,0	916	100,0	58,9	20,3
Ano 1997	2.837	2.289	1.381	105,3	1.083	103,5	298	112,0	908	99,1	60,3	21,6
Ano 1998	2.897	2.352	1.423	108,5	1.079	103,2	344	129,3	929	101,4	60,5	24,2
Ano 1999	2.959	2.418	1.463	111,5	1.068	102,1	395	148,5	955	104,3	60,5	27,0
Ano 2000	3.022	2.487	1.502	114,5	1.130	108,0	372	139,8	985	107,5	60,4	24,8
Ano 2001	3.086	2.555	1.584	120,7	1.150	109,9	434	163,2	971	106,0	62,0	27,4
Ano 2002	3.151	2.623	1.641	125,1	1.206	115,3	435	163,5	982	107,2	62,5	26,5
Ano 2003	3.218	2.697	1.696	129,3	1.255	120,0	441	165,8	1.001	109,3	62,9	26,0
Ano 2004	3.286	2.773	1.700	129,6	1.278	122,2	422	158,6	1.073	117,1	61,3	24,8
Ano 2005	3.356	2.849	1.761	134,2	1.353	129,3	408	153,4	1.088	118,8	61,8	23,2
Ano 2006	3.427	2.927	1.782	135,8	1.385	132,4	397	149,2	1.145	125,0	60,9	22,3

FONTE: PED RMS-SEI/SETRE/UFBA/DIEESE/SEADE.

(1) Em 1.000 pessoas. A partir de janeiro/2007 as projeções da população total e da população em idade ativa foram ajustadas com base nos resultados definitivos do Censo 2000.

(2) Base: Dezembro 1996 = 100.

(3) Em todos os anos estão os resultados do mês de dezembro do respectivo ano.

Tabela 20: População economicamente ativa na Bahia (1996 até 2006)
Fonte: IBGE (2007)

Analisando a capital do Estado da Bahia (Salvador) com outras três grandes capitais, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo, observa-se que, para o mês de janeiro de 2007, a taxa de pessoas economicamente ativas que estão desocupadas é maior para a capital baiana (IBGE, 2007).

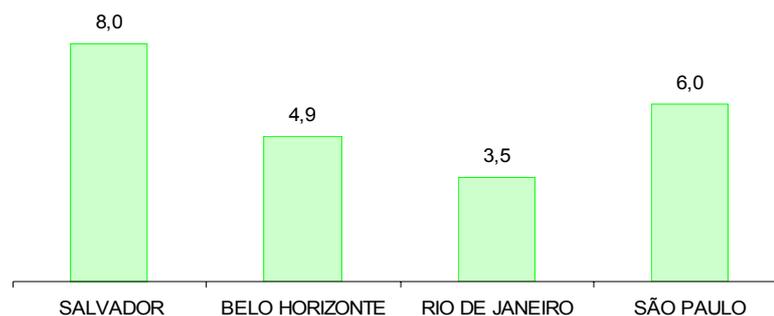


Gráfico 25: Taxa de desocupados para pessoas economicamente ativas (jan/07)
 Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do IBGE (2007)

Existem também informações referentes à população ocupada que desempenha função remunerada. O trabalhador assalariado da Região Metropolitana de Salvador (RMS) tem recebido menos durante os últimos anos, ou seja, o poder de compra tem baixado. Comparando os dados de dezembro de 1996 até dezembro de 2006, a renda desta classe de trabalhadores baixou 16,6%.

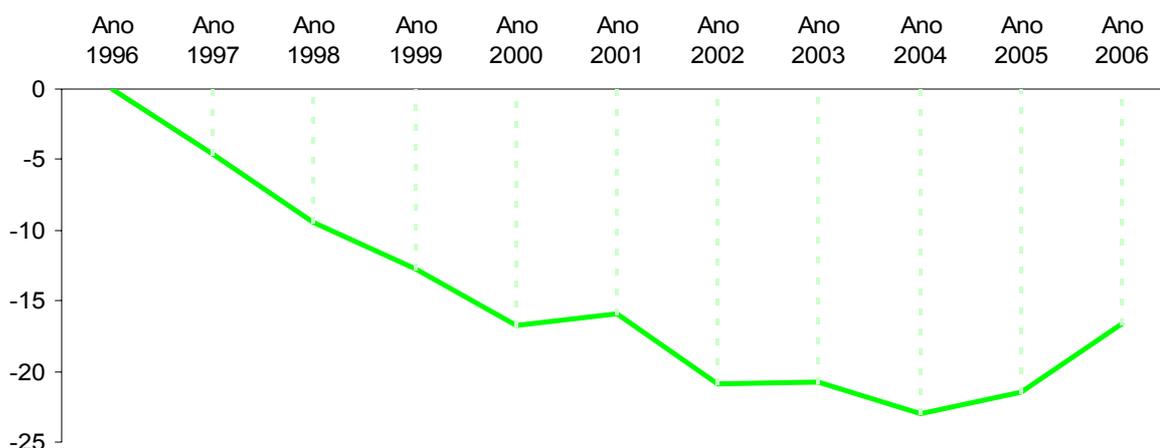


Gráfico 26: Índice de rendimento dos assalariados em relação ao ano 2005 (RMS/BA)
 Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados da SEI-BA (2007)

Assim como nos demais Estados do Brasil, a expectativa de vida da população tende a aumentar, e por outro lado, a taxa de natalidade decrescerá, formando uma pirâmide de faixa etária de 0 a 4 anos quantitativamente similar a faixa de 40 a 44 anos. Conseqüentemente, a classe de adultos deverá aumentar, o que não significa que aumentará o poder de compra e empregabilidade. Estudos mais aprofundados não cabem nesta pesquisa.

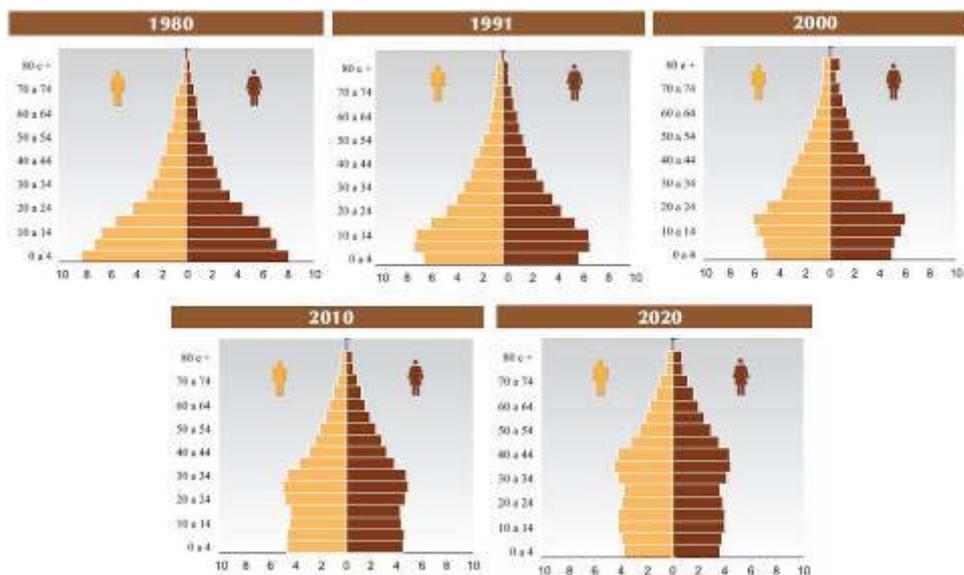


Figura 41: Pirâmide etária da população baiana (1980-2020)
 Fonte: SEI-BA (Bahia em números Ano 2004)

Dois últimos dados sócias da população do Estado da Bahia em comparação às demais vinte e seis unidades da federação do Brasil, referem-se à *Taxa de analfabetismo de pessoas com quinze anos ou mais de idade* e o *Tempo médio de estudos de pessoas de vinte e cinco anos ou mais de idade*. Em ambos os índices a Bahia aparece com bons resultados evolutivos dentro do horizonte de 10 anos (1995 até 2005). Reduziu em dez anos o analfabetismo em 33,66% e aumentou a permanência da população nos estudos em 36,72%. Mas, ressalva-se, novamente, a grande distância em desempenho quando comparados aos grandes centros e até mesmo Estados menos expressivos sócio-economicamente.

Taxa de analfabetismo das pessoas de 15 anos ou mais de idade				
Posição	Unidades da Federação	2005	1995	Var % (2005/1995)
Brasil (1)		10,9	15,6	-29,87%
1	Distrito Federal	4,7	6,5	-28,06%
2	Rio de Janeiro	4,8	6,8	-29,30%
3	Santa Catarina	5,2	7,4	-29,93%
4	Amazonas	5,2	10,3	-49,92%
5	Rio Grande do Sul	5,2	7,8	-33,21%
6	São Paulo	5,4	7,7	-29,64%
7	Amapá	6,8	10,7	-35,99%
8	Paraná	7,1	11,6	-38,78%
9	Espírito Santo	8,7	14,1	-38,18%
10	Rondônia	8,7	9,1	-4,57%
11	Mato Grosso do Sul	9,1	13,3	-32,10%
12	Pará	9,6	12,7	-24,43%
13	Mato Grosso	9,7	15,3	-36,41%
14	Minas Gerais	10,0	14,1	-28,81%
15	Goiás	10,2	15,1	-32,43%
16	Roraima	11,1	9,1	21,09%
17	Acre	13,8	15,8	-12,54%
18	Tocantins	16,3	24,6	-33,64%
19	Bahia	18,8	28,3	-33,66%
20	Sergipe	19,7	26,2	-25,03%
21	Pernambuco	20,5	29,8	-31,30%
22	Rio Grande do Norte	21,5	29,5	-27,33%
23	Ceará	22,6	31,5	-28,32%
24	Maranhão	23,0	31,7	-27,46%
25	Paraíba	25,2	32,2	-21,69%
26	Piauí	27,4	35,1	-22,05%
27	Alagoas	29,3	34,8	-15,98%

Fonte: IBGE, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios 2005.

Nota: Exclui-se pessoas com idade ignorada

(1) Exclui-se a população rural de Rondônia, Acre, Amazonas, Roraima, Pará e Amapá.

(2) Exclui-se a população rural.

Média de anos de estudo da população de 25 anos ou mais de idade				
Posição	Unidades da Federação	2005	1995	Var % (2005/1995)
Brasil (1)		6,5	5,2	24,50%
1	Distrito Federal	8,9	7,6	16,45%
2	Rio de Janeiro	7,7	6,7	14,83%
3	Amazonas	7,6	6,1	25,49%
4	Amapá	7,6	5,5	37,05%
5	São Paulo	7,5	6,1	23,12%
6	Santa Catarina	7,1	5,6	27,03%
7	Rio Grande do Sul	7,0	6,0	16,69%
8	Espírito Santo	6,8	5,0	34,99%
9	Roraima	6,8	5,5	23,28%
10	Paraná	6,8	5,2	29,53%
11	Acre	6,6	5,9	11,89%
12	Mato Grosso do Sul	6,4	5,0	26,95%
13	Pará	6,4	5,2	23,30%
14	Goiás	6,3	4,8	30,16%
15	Mato Grosso	6,2	5,0	25,51%
16	Rondônia	6,2	5,7	9,34%
17	Minas Gerais	6,2	4,9	25,83%
18	Tocantins	5,6	3,7	51,07%
19	Rio Grande do Norte	5,5	4,2	31,20%
20	Pernambuco	5,5	4,2	32,91%
21	Sergipe	5,5	4,1	35,34%
22	Ceará	5,1	3,7	37,82%
23	Bahia	5,0	3,7	36,72%
24	Paraíba	4,9	4,0	23,65%
25	Maranhão	4,5	3,2	38,77%
26	Piauí	4,4	3,4	30,38%
27	Alagoas	4,2	3,9	8,71%

Fonte: IBGE, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios 2005.

(1) Exclui-se a população rural de Rondônia, Acre, Amazonas, Roraima, Pará e Amapá.

(2) Exclui-se a população rural.

Tabela 21: Indicadores sociais - analfabetismo e permanência no ensino (1995 e 2005)

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do IBGE (2005)

4.3.4 Política fiscal e financeira

4.3.4.1 Tributos

Dirigentes do modal rodoviário em reportagem à ABRATI (2006) destacam constantemente a incoerência tributária do transporte rodoviário de passageiros. De acordo com eles, em 1994, o peso da tributação era de 28,61%, mas um pouco antes do ano 2005 o país foi surpreendido pelo governo com a Medida Provisória nº 232, que aumentou os impostos no Brasil para 36,62%.

Tabela 22: Evolução comparativa da carga tributária em % do PIB (1994 até 2004)

Ano	Geral (%)	Economia Interna (%)
1994	28,61	
1995	28,92	30,00
1996	27,29	28,21
1997	27,47	28,46
1998	29,33	30,38
1999	31,31	32,91
2000	32,84	34,59
2001	33,68	35,97
2002	35,84	38,76
2003	35,54	38,65
2004	36,62	40,32

Fonte: Abrati (2006)

Destacam, ainda, que o transporte aéreo recebe uma série de benefícios tributários, como a isenção do ICMS, e o transporte rodoviário de passageiros recebe uma carga que em alguns Estados chega a 17%. Segundo dados da Abrati (2004), somente com a isenção do ICMS, as empresas aéreas puderam reduzir em até 21% os preços das passagens. Mesmo assim as empresas aéreas estão entre as maiores devedoras do Estado. Devem para a Receita Federal, INSS, FGTS e demais tributos estaduais e municipais. Ainda assim em 2002, este modal teve bonificado do Governo R\$ 500 milhões em dívidas com PIS e Cofins.

4.3.4.2 Custos dos insumos

Os custos operacionais do transporte sofrem forte influência nos insumos básicos, mão de obra e valores referentes à aquisição do bem (ônibus). Nos levantamentos da revista especializada em transportes (Technibus, 2005), a distribuição dos custos operacionais conclui um custo de R\$ 1,7031 para cada quilômetro rodado para um veículo rodoviário do tipo ônibus Volkswagen 17.210 OD/Marcopolo Paradisio 12000.

VEÍCULO		ÔNIBUS RODOVIÁRIO C/AR	
MARCA/MODELO/CARROCERIA		Volkswagen 17.210 OD/Marcopolo Parad 1200	
QUILÔMETROS RODADOS/MÊS		10.000	
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	VALOR		PARTIC.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	2258,84	0,2257	13,3
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	2090,24	0,2090	12,3
SALÁRIO DO MOTORISTA	1730,16	0,1730	10,2
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	514,89	0,0515	3,0
SEGURO FACULTATIVO	580,51	0,0581	3,3
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	811,00	0,0811	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	7963,73	0,7964	46,8
CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	5957,14	0,5957	35,0
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	487,85	0,0488	2,9
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	1849,66	0,1850	10,9
LUBRIFICANTE DO MOTOR	248,00	0,0248	1,4
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	36,58	0,0037	0,2
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	480,00	0,0480	2,9
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	9067,25	0,9067	53,2
CUSTO TOTAL (mensal e por km rod.)	17030,97	1,7031	100,0

Figura 42: Custos operacionais do transporte rodoviário
 Fonte: Revista Technibus, Ano 13 – Nº 65 (Fevereiro/Março 2005)

No que se referem aos cálculos dos custos variáveis, o combustível é o maior custo e representa 35% de todo este montante operacional. Segundo a média nacional no site www.empresae transportes.com.br relativo aos quatro grandes combustíveis que são demandados no Brasil, o diesel lidera em larga escala o de maior taxa de aumento para o período de Janeiro de 2002 até Julho de 2006. Evoluiu 111% contra 65% da gasolina, 58% do álcool e 57% do gás natural.

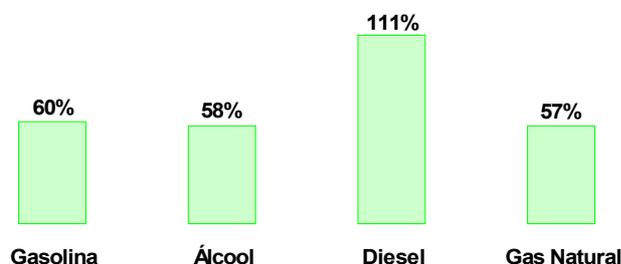


Gráfico 27: Evolução de preço dos combustíveis no Brasil (jan/02 até jul/06)
 Fonte: www.empresae transportes.com.br (acesso em: 14 nov. 2006)

Depois de descritos diversos fatores sistêmicos relativos à competitividade do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros chega-se à conclusão que a estrutura atual na qual este modal está inserido, torna-o fortemente dependente dos agentes reguladores e demais órgãos relacionados, o que implica em uma aversão à competitividade, ironicamente contraditório aos conceitos de regulação que primam pela eficiência, concorrência e competitividade a fim de resultarem em benefícios mútuos aos atores envolvidos.

5 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

5.1 CONCLUSÕES

Com base no objetivo geral desta pesquisa, foram identificadas e feitas diversas análises dos fatores determinantes para sustentabilidade do TRIP-BA no entendimento das principais ameaças para este setor. Utilizando a *teoria Ecib* e a *teoria de regulação* pautada em informações de órgãos, associações, empresas, instituições afins, usuários e diversos dados documentais, foram delineadas e organizadas variáveis em três dimensões de competitividade: sistêmica, estrutural e interna. Dentro da contextualização deste ambiente competitivo foram expostos vinte e uma descrições de potenciais ameaças dentro da classificação dos três fatores da teoria Ecib. Entretanto, existem alguns destes que apresentaram-se atualmente como de alta criticidade para sustentabilidade deste setor. Com base nas análises anteriores e fontes documentais o autor conclui que os fatores determinantes para sustentabilidade do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado da Bahia deverão estar direcionados nas ações de:

- reduzir o transporte clandestino de passageiros;
- melhorar as condições das estradas estaduais e federais;
- neutralizar assaltos a ônibus nas estradas estaduais e federais;
- profissionalizar a gestão administrativa da Agerba na busca da eficiência e qualidade na prestação dos serviços;
- equalizar tecnicamente o coeficiente tarifário para dar maior sustentabilidade aos concessionários do transporte;

- profissionalizar a gestão administrativa das empresas de transporte em sua totalidade.

Mesmo sem atribuir atualmente relevância crítica com o modal ônibus, os modais aéreo e automóvel estão progressivamente conquistando o mercado em grande parte pela captura de usuários do rodoviário. A concorrência com o aéreo ainda é em maior escala em linhas interestaduais, que são mais longas, enquanto o meio automóvel tem uma relação mais direta de competição. Todavia, é de se esperar que estes competidores, conforme relatados nos fatores estruturais, venham a se expandir para o ambiente intermunicipal, como já ocorre nas ligações entre Salvador x Ilhéus e Salvador x Porto Seguro, algo que deverá ocorrer em outras cidades baianas de maior porte, quando as construções e reformas de aeroportos forem executadas. Desta forma, teremos também um grande aumento de vôos regionais, ou seja, de distâncias menores, entre 300 quilômetros a 600 quilômetros.

Apesar deste cenário hostil, existe ainda uma grande parte da população que não viaja de ônibus por dificuldades financeiras, o que representa um potencial ainda a ser conquistado. Porém é preciso que exista uma atuação eficaz da Agerba no combate ao transporte clandestino, que em parte captura os usuários menos favorecidos financeiramente que poderiam viajar pelo modal ônibus.

A relevância da sustentabilidade do modal rodoviário deve ser levada à discussão em esferas públicas institucionais hierarquicamente superiores, pois o meio de transporte ônibus responde por noventa e cinco por cento da matriz de transportes nacional. Por questões históricas, conforme descrito anteriormente, o Brasil tem perfil rodoviarista, e característica intrínseca para contribuição do desenvolvimento econômico, social e cultural desta nação. Porém, atualmente, conforme análises, o comportamento deste modal sinaliza uma imersão em uma fase de instabilidade de crescimento, diga-se que está dentro de uma zona de alerta, ou seja, acende-se o “sinal amarelo”.

Enquanto a demanda de passageiros do meio avião cresce de 12% a 15% ao ano, o mercado rodoviário, com crescimentos ínfimos, ou até mesmo decréscimos, deverá variar de -2% a +1% ao ano dentro de uma faixa pessimista e otimista respectivamente. Num período de cinco a dez anos, provavelmente, hibernará em uma faixa de estagnação. Portanto, o cenário atual aponta para dificuldades de sustentabilidade deste setor em horizonte de médio e longo prazo. As ações e

medidas executadas pela Agerba juntamente com demais instituições públicas afins e empresários do TRIP-BA serão decisivas para definir os rumos deste sistema.

De forma mais sintética o autor traz no tópico seguinte recomendações que poderão ser posteriormente ampliadas e melhoradas dentro de grupos específicos de discussões.

5.2 RECOMENDAÇÕES

A metodologia ECIB de competitividade aborda de forma ampla diversos fatores determinantes em três dimensões: sistêmicas, estruturais e internas. Para tanto, dando uma contextualização escalar destas dimensões para a sustentabilidade do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros na Bahia, o autor aproveita o conceito de liderança de Almeida (2005, p. 342-348), para uma melhor visualização esquemática dos fatores de competitividade.

Dentro de um triângulo retângulo a metodologia Ecib aplicada para o TRIP-BA se comporta escalarmente da seguinte forma:



Figura 43: Triângulo da competitividade do TRIP-BA
Fonte: Elaborado pelo autor a partir do ECIB(2002) e ALMEIDA (2005)

Por ser operado em regime de permissão/concessão estando fortemente limitado ao modelo de atuação dos órgãos do poder concedente e dependente de investimentos em infra-estrutura, existe grande correlação dos **fatores sistêmicos** na sustentabilidade deste setor para os próximos anos. Desta forma, esta dimensão

torna-se a mais relevante neste ambiente, o que limita a competitividade e eficácia deste setor.

Entretanto, busca-se aqui um maior equilíbrio destas três dimensões. Um reposicionamento de forças, tornando a gestão das empresas um diferencial competitivo. Na figura seguinte, o triângulo dos fatores determinantes deveria ter um escalonamento menor para o quesito *sistêmico* e maior para fatores *internos* e *estruturais*.

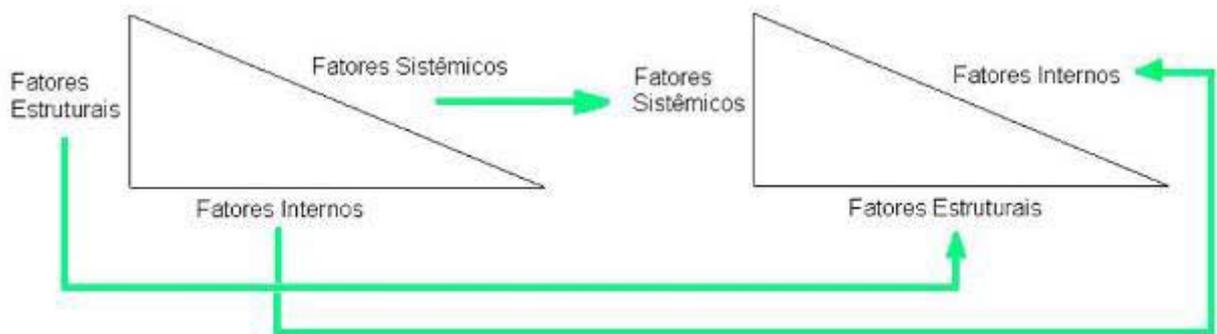


Figura 44: Reposicionamento do triângulo de competitividade
Fonte: Elaborado pelo autor a partir do ECIB (2002) e ALMEIDA (2005)

Para tanto, a efetivação deste equilíbrio das forças, reposicionando os fatores determinantes dentro do triângulo retângulo, tornando-o mais competitivo e eficaz, poderá ocorrer mediante a execução de algumas recomendações.

5.2.1 Maior flexibilidade ao regulamento

Conforme abordado anteriormente em alguns tópicos do capítulo de fatores determinantes para o TRIP-BA, o modelo atual de gestão da Agerba para os regulados (empresas de transporte) não estimula a eficiência do setor. Possíveis investimentos em qualidade e satisfação ao usuário por estas empresas não são revestidos em benefícios financeiros. Existe no modelo Agerba apenas um limite mínimo de aceitabilidade de deveres para uma determinada empresa poder operar.

Conforme sugerido anteriormente por especialistas em regulação da ANTT (2006), um modelo de coeficiente tarifário flutuante, entre um limite mínimo e máximo, pautado em premissas técnico-políticas, trará maior eficiência ao sistema. Inclusive na literatura de regulação, existe ações relativas ao referencial de benchmark para aplicar o modelo denominado de *yardstick competition*, que é utilizado em alguns países e setores, com o objetivo de elevar a eficiência do agente regulado.

Além disso, o tempo de permissão/concessão de uma determinada linha deveria ser escalonado de forma proporcional à capacidade operacional da empresa. Alguns parâmetros (indicadores) poderiam ser considerados, como: certificações de qualidade e serviço (ex. ISO 9000), idade média da frota, manutenção da frota, índice de reclamações de clientes na Ouvidoria da Agerba, autos de infração de trânsito e notificações/multas das agências de transporte (AGERBA; ANTT, 2006).

Outro fato refere-se à regulamentação do setor. O autor neste assunto apresenta-se cético à desregulamentação, pois é um bem público de direito de todo cidadão, e a sua abertura provocaria elevação no índice de acidentes de trânsito e deterioração total do setor, pois a clandestinidade e empresas de baixa qualidade iriam operar livremente neste setor que tem fácil abertura a novos entrantes. O modelo rodoviário é bem diferente do aéreo, que foi desregulamentado na década de 90. Sendo este formado por uma série de pré-requisitos e normas para a atuação de novos entrantes, que estão sistematicamente sob rígidos controles de tráfego aéreo. Bem diferente do transporte rodoviário onde as agências e polícias rodoviárias federal e estadual não conseguem monitorar, controlar e fiscalizar a demanda deste setor em todas as vias do território da Bahia.

Segue como recomendação um protocolo intermediário, entre o existente atualmente e o de desregulamentação do setor, que seria a utilização de permissão/concessão para mais de uma empresa em uma mesma linha de operação. Este modelo traria maior concorrência interna e conseqüentemente eficácia na prestação do serviço ao usuário. Algo semelhante tramita atualmente na Câmara de Deputados. Um Projeto de Lei nº 7.015/2006, de autoria do Deputado Ivo José (PT-MG), com características semelhantes, onde não existiria exclusividade da empresa em uma determinada linha, garantindo assim maior competitividade ao setor.

Enfim todas estas recomendações relativas a um sistema mais flexível são alternativas condizentes com a *teoria de regulação*. Legalmente faz parte de seu diploma, conforme descrito no capítulo referente aos encargos do Poder Concedente em *teoria da regulação* a implementação de estímulos à qualidade, produtividade, preservação do meio ambiente, competitividade e à associação de usuários. (Lei nº 8.987, art.29, inciso X de 13.2.1995).

5.2.2 Análise técnico-política para ajuste tarifário

É perceptível que as decisões de ajuste tarifário não respeitam as variáveis e conceitos técnicos, pois foi observado grande valor de defasagem quando abordado do capítulo anterior. Existe uma necessidade urgente de revalidação técnica destes valores para oxigenar todo o sistema de transportes, pois conforme observado muitas empresas estão literalmente fechando suas operações por dificuldades financeiras, aliadas a ingerência. Para que exista credibilidade da Agerba, é necessário uma intervenção independente de uma consultoria especializada para homologar e posicionar o real valor de operação tarifária deste segmento.

5.2.3 Erradicação do transporte clandestino

No capítulo anterior, o fator sistêmico, transporte clandestino foi amplamente descrito e, principalmente, medidas as conseqüências que esta modalidade ilegal tem gerado desde sua manifestação inicial na Bahia em 1996. Apresentando crescimento contínuo anualmente, o que poderá ser decisivo para os próximos anos caso não haja uma interferência holística dos agentes reguladores. Experiências em outras localidades e países apontam as conseqüências danosas da negligência ao combate dos ilegais. Balloussier (2000) destaca o caos que se tornaram México, Chile e Peru quando houve a desregulamentação do setor e os transportes clandestinos, passaram a circular livremente, com carros antigos, sem manutenção, motoristas desqualificados e desrespeito ao usuário.

É de responsabilidade do agente regulador, no caso do transporte intermunicipal na Bahia, a instituição Agerba, coordenar e executar ações de combate ao transporte irregular de passageiros em diversas rodovias do Estado (AGERBA, 2006).

Desta forma, esta agência, junto com outros poderes de polícia (PM, PRF, PRE) e apoio da Abemtro, deve criar uma coordenação especial de combate aos clandestinos, formada de especialistas, para sistematizar um processo de “asfixia” deste transporte de médio e longo prazo.

A coordenação especial deverá fazer inicialmente um mapeamento atualizado do transporte clandestino, pois o último levantamento desenvolvido por iniciativa da Abemtro foi em 1999, onde foram apurados 1.900 clandestinos e estimando para o ano 2007, um montante de 5.000 veículos irregulares.

Deve existir uma campanha publicitária para esclarecer a população os riscos da utilização deste serviço, pois já existe uma aceitação de grande parte de usuários em utilizar o transporte clandestino, por ser mais flexível, rápido e pela existência de um sentimento cultural de estarem ajudando “um pai de família a ter seu sustento e emprego”. A população deve ser co-participante deste projeto, trazendo denúncias através da Ouvidoria e propondo inclusive sugestões. Deve existir até mesmo um trabalho educativo nas escolas, objetivando uma formação consciencial de longo prazo.

Enfim, esta equipe deverá ter indicadores, metas e ações muito bem articuladas neste combate. A Agerba deverá reavaliar seu efetivo atual, pois é possível que exista a necessidade de contratação de pessoal operacional para fiscalização nas estradas baianas.

A erradicação do transporte clandestino na Bahia resultará em maior arrecadação para o Estado, com receitas e impostos das empresas, que atualmente estimam-se perdas da ordem de R\$ 50 milhões anuais, com impostos federais e estaduais. Ainda assim, existe o resultado social, que se refere aos fundamentos da *teoria de regulação*, onde o bem estar deve ser preservado, com um transporte de qualidade, satisfação e segurança para o usuário.

5.2.4 Programa sistemático de investimento em infra-estrutura das estradas

Conforme apresentado nesta pesquisa as ações em melhoria nas rodovias ainda não produziram efeitos duradouros. Operações “tapa buracos” que em poucos meses perdem o efeito e retornam a condições piores que a anterior. Recursos financeiros que deveriam ser destinados a melhoria nas rodovias, como a Cide, não têm sido aplicados ao destinatário correto.

A revitalização e sequenciamento do Pelt Bahia devem ser considerados, pois este é um dos grandes projetos para impulsionar melhorias nas rodovias, juntamente com o Plano Nacional de Logística em Transportes e o mais recente Plano de Aceleração do Crescimento. Todas estas ações esgotam consideravelmente os problemas atuais em rodovias. Mas existe um grave problema de execução de obras públicas. Muitas ações planejadas são interrompidas ao longo do tempo, quer seja por mudanças políticas, ou até mesmo por falta de fiscalização e acompanhamento.

O autor destaca ainda a necessidade da existência de um Fundo Rodoviarista, similar ao criado em 1945 através na Lei Joppert, contribuindo em maior escala para a sustentabilidade. A própria Cide, se aplicada de forma correta, conforme proposto anteriormente faria esta função de captação de recursos financeiros.

A limitação do Estado em atuar tempestivamente e de forma abrangente deve ser complementada pela iniciativa privada, através de parceria-público-privada (PPP). Segundo Pesquisa Rodoviária CNT (2006), as únicas rodovias federais com padrão ótimo estão sob regime de concessão. Existem alguns projetos neste sentido que devem ser levados a público com brevidade, pois é uma tendência mundial. Existem rodovias na Bahia como a BR-324, BR-116 e BR-101 que merecem estudos mais detalhados para privatização de trechos de maior risco de acidentes.

Melhorias nas rodovias produziram também redução de assaltos.

5.2.5 Atuação das polícias no combate aos assaltos nas estradas

Atuação da Polícia Civil (PC), Polícia Rodoviária Estadual (PRE) e Polícia Rodoviária Federal (PRF) a partir de 2005 geraram bons resultados em redução na quantidade de assaltos nas estradas. Porém, os números são muito altos e ainda causam evasão de usuários do sistema TRIP-BA e insatisfação gerada pela insegurança durante a viagem.

Deve-se ter aqui um maior policiamento de equipes táticas ostensivas nas rodovias, dentro de uma visão multicorporativa, principalmente nos trechos e horários de maior incidência de assaltos. Conforme já apresentado a BR 324, BR 101 e BR 116 somam 65,29% do total de ocorrências e os horários de maior frequência são de 22 até 5 horas da manhã.

Sabe-se que o aparato técnico e de equipamentos destas polícias é bastante limitado e muitas vezes minimizado pela doação de empresas do setor de transporte e outras relacionadas. Para isto, é preciso maior investimento do governo em segurança pública.

Segundo Comando de Operações Especiais (COE), além das operações táticas e melhorias em equipamentos existem a necessidade do desenvolvimento da área de inteligência ligada aos procedimentos investigatórios em conjunto com as Delegacias Municipais, o que é ainda muito incipiente.

Objetivamente, uma proposta já oficializada pela Abentro, refere-se à colocação de detectores de metal estáticos ou móveis na rodoviária de Salvador. Fato bastante relevante e importante, pois muitos dos assaltantes já entram nos veículos armados e no meio do trajeto executam o crime. A empresa responsável pela operacionalização da rodoviária de Salvador é a SINART.

5.2.6 Leis de gratuidade com subsídio aos agentes regulados

A Lei do Idoso implantada em 2004 e demais outras que estão em vigor e estarão vigorando em breve devem contemplar subsídio para as empresas via

coeficiente tarifário ou benefícios relacionados, algo que nunca foi customizado, caracterizando falta de legitimidade destas medidas.

Segundo Abemtro (2007), o impacto para as empresas referente à Lei de gratuidade do idoso no sistema intermunicipal é de R\$ 615 mil por mês.

5.2.7 Profissionalização das empresas e agência ligada ao TRIP-BA

Falta profissionalização nos agentes gestores do transporte rodoviário intermunicipal na Bahia, tanto das empresas de uma forma geral, quanto da agência reguladora (Agerba).

A própria história do transporte rodoviário de passageiros que teve sua expansão no Brasil na década de 30, passando por momentos áureos, com a abertura de estradas e alto capital público investido neste segmento até meados da década de 70, sofre de um distúrbio que remonta de sua própria origem. Formado atualmente em grande maioria por empresas familiares dentro de um sistema que não favorece a competitividade e eficiência, são poucos os interesses em investimentos na qualidade total ou procedimentos administrativos sistemáticos. São poucas as empresas na Bahia que estão priorizando busca de certificações de qualidade e conquistas de prêmios com foco do cliente, podendo ser citados a Empresa Viação Águia Branca e o Grupo Rota Transportes que já são possuidoras de certificados de qualidade ISO 9001:2000.

Dentro deste contexto, falta controle, mensuração de indicadores, planejamentos estratégicos e táticos que possam trazer benefícios para a sustentabilidade da própria empresa, no caso como geradora de lucro, pois existe um ambiente hostil de desperdícios e retrabalhos por falhas em produtividade.

Enfim, segundo Fernandes (2003), as empresas precisam implantar um sistema de gestão da qualidade que em linhas gerais compreende:

- definições objetivas das políticas, como missão, visão e propósitos.
- desenvolver e integrar todos os processos operacionais e administrativos;
- gerenciamento dos recursos disponíveis, como equipamentos e pessoal;
- desenvolver sistema de indicadores de desempenho de forma relacional com os planos, objetivos e metas da empresa;

- buscar sempre a melhoria contínua nos processo dentro do foco do cliente.

Deve existir um estímulo amplo destas empresas do sistema rodoviário intermunicipal de passageiros em buscar certificações de qualidade. A Agerba por sua vez, deve impulsionar esta busca através da reversão de benefícios para as concessionárias.

Quanto à performance da Agerba seguem como recomendações:

- elaborar o Plano Diretor da Agerba pela nova gestão administrativa constituída em janeiro de 2007, definindo metas objetivas dentro dos principais fatores adversos para sustentabilidade do sistema;
- estratificar este plano macro para planos específicos a serem elaborados e executados pelas diretorias;
- comunicar a população as ações do sistema Agerba de gerenciamento através do *site* e demais formas existentes;
- criar uma coordenação estatística vinculada à Diretoria de Qualidade para tratamento e análise de indicadores de desempenho. Este setor deve ser o responsável pelo acompanhamento e desdobramentos das ações do Plano Diretor, tendo autonomia do Diretor Executivo. A Agerba deve utilizar sistema semelhante ao existente na ANTT, onde mensalmente todas as empresas interestaduais têm obrigatoriedade no envio das informações. Este modelo também é utilizado pela Anac. A ausência, ou atrasos nas informações por determinadas empresas pode caracterizar dentre outras coisas, precariedade no sistema de gestão delas. Esta proposta trará maior impulso e padronização entre as empresas, permitindo, ainda, comparar desempenhos e propor melhorias constantes.

REFERÊNCIAS

ABRANCHES, Sérgio Henrique Hudson. Reforma regulatória: conceitos, experiências e recomendações. **Revista Serviço Público**. Ano 50, nº 2. 1999

ABRATI: REVISTA MENSAL DE TRANSPORTES TERRESTRES DE PASSAGEIROS. Junho de 2004.

_____. _____. **O setor e seus desafios permanentes**. Editorial por Sérgio Augusto de Almeida Braga – Presidente da ABRATI. Dezembro de 2005.

_____. _____. **Pelo fim na incoerência tributária**. Editorial por Sérgio Augusto de Almeida Braga – Presidente da ABRATI. Março de 2005.

_____. _____. **O sufoco dos impostos**. Por Carla Átila Álvares da Silva – Consultora da ABRATI. Março de 2005.

_____. _____. **Expectativas favoráveis**. Editoração Sérgio Augusto de Almeida Braga – Presidente da ABRATI. Março de 2004.

_____. _____. **O segmento de ônibus precisa voltar a crescer**. Opinião de Valter Gomes Pinto – Diretor Cooperativo da Marcopolo S/A. Setembro de 2003.

_____. _____. **Transportes anunciam concessão de 3.038 km de estradas**. Por Eliseu Vieira – Ex-ministro dos transportes. Dezembro de 2004.

_____. _____. **Uma questão de segurança**. Por Letícia Sampaio Pineschi – Diretora jurídica da ABRATI. Dezembro de 2004.

AGÊNCIA ESTADUAL DE REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE ENERGIA, TRANSPORTES E COMUNICAÇÃO DA BAHIA-AGERBA. **Projeto crescendo**: regulação e cidadania ativa: transporte intermunicipal. Salvador, 2001.

ALBAN, Marcus. **Crescimento sem emprego**. Salvador: Casa da Qualidade, 1999.

ALMEIDA, Klinger Sobreira. **Pelas trilhas da liderança**. Salvador: Contexto & Arte, 2005.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Estatísticas da aviação civil. **Site da ANAC**. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br>>. Acesso em: 12 jun.2006.

ANDRADE, Clésio. **Revista CNT**, Belo Horizonte/MG, n. 101, p.14, Novembro de 2003.

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES. **Anuário Estatístico ANTT**. Ano 2006. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/passageiro/anuariospas.asp>>. Acesso em: 10 fev.2007.

- _____. Ano 2005. Disponível em:
<<http://www.antt.gov.br/passageiro/anuariospas.asp>>. Acesso em: 10 fev.2007.
- _____. Ano 2004. Disponível em:
<<http://www.antt.gov.br/passageiro/anuariospas.asp>>. Acesso em: 10 fev.2007.
- _____. Ano 2003. Disponível em:
<<http://www.antt.gov.br/passageiro/anuariospas.asp>>. Acesso em: 10 fev.2007.
- _____. Ano 2002. Disponível em:
<<http://www.antt.gov.br/passageiro/anuariospas.asp>>. Acesso em: 10 fev.2007.
- _____. Ano 2001. Disponível em:
<<http://www.antt.gov.br/passageiro/anuariospas.asp>>. Acesso em: 10 fev.2007.
- _____. Ano 2000. Disponível em:
<<http://www.antt.gov.br/passageiro/anuariospas.asp>>. Acesso em: 10 fev.2007.
- _____. Ano 1999. Disponível em:
<<http://www.antt.gov.br/passageiro/anuariospas.asp>>. Acesso em: 10 fev.2007.

AGERBA E ABEMTRO IMPÕE DURO GOLPE AO CLANDESTINO. **Jornal Dos Transportes**. Ano X, Nº 109, p. 8. Salvador, 2001.

_____. OPERAÇÃO TAPA BURACOS CHEGOU MUITO TARDE. Ano XV, Nº 167, p.8. Salvador, 2006.

ARAGÃO, J. *et al.* Construindo modelos de relações institucionais e regulatórias no transporte público urbano: algumas considerações metodológicas. In: **Transporte em Tempos de Reforma**. Brasília: LGE Editora, 2000.

ARAGÃO, Joaquim José Guilherme. **Reforma institucional e financeira nos transportes públicos urbanos**: impasses e perspectivas. São Paulo: IPEA, 2004.

ASSESSORIA GERAL DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DO ESTADO DA BAHIA. 2007. Disponível em: <www.agecom.go.gov.br>. Acesso em: 25 de Mar. 2007.

AZAMBUJA, Ana Maria Volkmer. **Análise de eficiência na gestão do transporte urbano por ônibus em municípios brasileiros**. 2002. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2002. Disponível em: <<http://teses.eps.ufsc.br/Resumo.asp?3350>>. Acesso em: 4 de Jan.2006.

BALLOUSSIER, Suzy. Alerta: Piratas quebram setor de transportes em três países. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 2000. Caderno Transportes, p. 39.

BAUMOL, W.; SIDAK, G. **Toward competition in local telephony**. AEI for Public Policy Research, MIT Press, Washington D.C.1994

BASTOS, Antônio Virgílio. **Psicologia, organizações e trabalho no Brasil**. Porto Alegre: Artmed, 2004.

BOMFIM, José. Transporte clandestino já tem 1.900 veículos. **Jornal A Tarde**, Salvador, 26 set. 1999. Folha Local, p. 17.

BRASIL. Lei 8.031, de 12 de abril de 1990. **Cria o programa nacional de desestatização**. Brasília, DF, 11 de abr. 1990. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/Leis/L8031.htm>>. Acesso em: 8 abr. 2007.

BRASIL. **Projetos e programas**. Brasília, DF: Ministério dos Transportes, 200?. Disponível em: <www.transportes.gov.br>. Acesso em: 11 jan. 2007.

BRASIL. PROJETO LEI Nº 7.015/2006. **Alterar regras de permissão/concessão dos transportes rodoviários interestaduais e internacionais de passageiros**. Brasília, DF. Autoria do Deputado Federal Ivo José (PT-MG). Disponível em: <http://www.perkons.com.br/imprensa_arquivo.php?id=2615&pg=277>. Acesso em: 02 fev. 2007.

BRASILEIRO, A. et al. **Transporte no Brasil: histórias e reflexões**. Empresa brasileira de planejamento de transportes/GEIPOT. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2001.

BRAZ, Elisabeth. **GRUPO Águia Branca: 50 anos de estrada**. São Paulo: GRUPO ÁGUIA BRANCA, 1996.

CALDAS, M.; FACHIN, R.; FISHER, T. **Handbook de estudos organizacionais: ação e análise organizacional**. Edição brasileira (traduzida). Volume 1, p. 111. São Paulo: Atlas, 1998.

_____. **Handbook de estudos organizacionais: modelos de análise e novas questões em estudos organizacionais**. Edição brasileira (traduzida). Volume 3, p. 261. São Paulo: Atlas, 2004.

CAVALCANTI, Bianor. **Políticas de regulação na área de transportes: experiências internacionais**. Relatório de Pesquisa. Rio de Janeiro: EBAPE/FGV, 2002.

CAVALCANTI, Bianor Scelza. **Reformas e políticas regulatórias na área de transportes**. In: VII Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública, Lisboa, Portugal, 2002. Disponível em: <<http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/CLAD/clad0044308.pdf>>. Acesso em: 13 ago.2006.

CARTA Abemtro. **Assaltos nas estradas do Estado da Bahia**. Nº 34/2006. [Carta]

_____. **Assaltos nas estradas do Estado da Bahia**. Nº 10/2006.

_____. **Assaltos nas estradas do Estado da Bahia**. Nº 01/2005.

_____. **Assaltos nas estradas do Estado da Bahia**. Nº 39/2004.

CHAMBEL, Carlos. **A regulação econômica de monopólios naturais**. Instituto Superior Técnico. Baseado nas notas do Prof. Aníbal Durães Santos. 1997.

Disponível em: < <http://in3.dem.ist.utl.pt/master/02energy/pres5.pps#334,2,Slide 2>>.
Acesso em: 05 fev.2007

CHIAVENATO, I. **Introdução à teoria geral da administração**. Edição compacta. 2 ed. Rio de Janeiro: Campus: 1999.

CNT SERÁ INCANSÁVEL NA LUTA PELA JUSTA APLICAÇÃO DA CIDE. **CNT**: revista mensal de transportes. Editoração Clésio Andrade – Presidente CNT. Agosto de 2004.

_____. **Nas estradas cada vez mais piratas**. Setembro de 2004.

_____. **Um trio de dar medo**. Agosto de 2004.

_____. **Saiba mais sobre a Cide**. Junho de 2004.

_____. **Como investir? Empresas perdem 20 milhões de passageiros por ano**. Junho de 2004.

_____. **Guerra nas estradas**. Maio de 2003.

_____. **Insuportável preço dos combustíveis**. Agosto de 2002.

CNT: pesquisa. **Transporte rodoviário**. Elaborado pelo COPEEAD/UFRJ – Centro de estudos em logística. Ano 2002. Disponível em: <www.cnt.org.br>. Acesso em: 12 jul. 2006.

CNT: pesquisa. **Pesquisa rodoviária 2006**. Disponível em: <www.cnt.org.br>. Acesso em: 18 fev.2007.

CIRCULAR Abemtro. **Atualização do estudo sobre o transporte clandestino**. Nº 14/2004.

_____. **Plano de ação para combate ao transporte clandestino**. Nº 38/1999.

COUTINHO, Luciano G. **Estudo da competitividade da indústria brasileira**: relatório final. Contratado por: MCT/Finep/PADCT. Instituições consorciadas: Unicamp/UFRJ/Fundação Dom Cabral/Fundação Centro de Estudos do Comércio Exterior. Campinas: Unicamp, 1993. <<http://ftp.mct.gov.br/publi/Compet>>. Acesso em: 12/12/2005.

_____. **Estudo da competitividade da indústria brasileira**: serviços de infraestrutura em transportes e competitividade. Contratado por: MCT/Finep/PADCT. Instituições consorciadas: Unicamp/UFRJ/Fundação Dom Cabral/Fundação Centro de Estudos do Comércio Exterior. Campinas: Unicamp, 1993. <<http://ftp.mct.gov.br/publi/Compet>>. Acesso em: 12/12/2005.

_____. **Estudo da competitividade da indústria brasileira**: competitividade da indústria automobilística. Contratado por: MCT/Finep/PADCT. Instituições consorciadas: Unicamp/UFRJ/Fundação Dom Cabral/Fundação Centro de Estudos do Comércio Exterior. Campinas: Unicamp, 1993. <<http://ftp.mct.gov.br/publi/Compet>>. Acesso em: 12/12/2005.

_____. **Estudo da competitividade da indústria brasileira:** implicações da estrutura regulatória das atividades econômicas sobre a competitividade - defesa da concorrência e do consumidor. Contratado por: MCT/Finep/PADCT. Instituições consorciadas: Unicamp/UFRJ/Fundação Dom Cabral/Fundação Centro de Estudos do Comércio Exterior. Campinas: Unicamp, 1993. <<http://ftp.mct.gov.br/publi/Compet>>. Acesso em: 13/12/2005.

CRISCIO, Vicente. Ônibus estão perdendo passageiro para avião e carro. **Revista ônibus**. São Paulo: MRC. Disponível em: <http://www.fetranspor.com.br/revista_onibus/revista38_mercado_transporte.htm>. Acesso em: 15 de Dez. 2006.

_____. **Exame:** revista anuário 2004. São Paulo, nov, p.272.

_____. PERDA PARA O AVIÃO. Julho de 2006

CUNHA, Alexandre Mendes. **A relação entre história e economia na teoria de regulação:** Marx, estruturalismo e escola de Annales. 2004. Disponível:<http://www.ie.ufu.br/ix_enep_mesas>. Acesso em: 09 abr.2007.

DINIZ FILHO, Luiz Lopes; VICENTINI, Yara. Teorias espaciais contemporâneas: o conceito de competitividade sistêmica e o paradigma da sustentabilidade ambiental. **Revista Desenvolvimento e Meio Ambiente**, Paraná, n. 9. Editora UFPR, 2004.

DIREKT. Pesquisa de tendências do transporte rodoviário. Disponível em: <<http://www.direkt.com.br>> Acesso em: 15 de Dez. 2006.

DOSSIE ABEMTRO. **Transporte clandestino:** Destaque para questões jurídicas e casos de fracassos com a desregulamentação. 2003

ENXURRADA DE IMPOSTOS. **Frota & Cia:** revista mensal de transportes de passageiros e cargas. Editorial por José Augusto Ferraz. Março de 2005.

ESPECIAL OS DONOS DA ESTRADA. **Carta Capital:** revista mensal, São Paulo, Ano XI, n. 334, 23 mar, 2005, p.10-14.

EUROSTAT. **Panorama of transportation:** statistical overview of transportation in the European Union. Parte 2. Disponível em: <<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>>. Acesso em: 12 dez.2006

FADUL, Élvia M. Cavalcanti. Agências reguladoras multissetoriais: desafios organizacionais e dinâmicas de poder. In: VII Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública, 2000, Lisboa **Anais...** Lisboa, Portugal: CLAD, 2002. p. 8-11.

FADUL, Élvia M. Cavalcanti. Privatização e reforma do Estado: para onde vão nossos serviços públicos na virada do século? In: III Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública, Madrid, España. 1998, Madri. **Anais...** Madri, Espanha: CLAD, de Oct. 1998. p.14 - 17.

FERNANDES, Luzmarina de Ávila.

Dissertação

(Mestrado) – UFSC, Florianópolis, 2003. Disponível em: <<http://teses.eps.ufsc.br/Resumo.asp?4356>> Acesso em: 5 de fev.2006.

FERRAZ, João C.; KUPFER, David; HAGUENAUER, Lia. **Made in Brazil**: desafios competitivos para a indústria. 2. ed. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

FERREIRA, Ademir A. et al. **Gestão empresarial**: de Taylor aos nossos dias. São Paulo/SP: Afiliada, 1997.

FIANI, Ronaldo. **Teoria da regulação econômica: estado atual e perspectivas futuras**. 1998. Disponível em: <http://www.ie.ufrj.br/grc/pdfs/teoria_da_regulacao_economica.pdf>. Acesso em: 5 de fev.2007.

FRARE, Irineu R. Perspectivas para consolidação do marco regulatório brasileiro a partir da eleição do governo Lula: uma reflexão político-organizacional. In: X Congresso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública. 2005, Santiago, **Anais...** Santiago: CLAD, Oct. 2005. p. 18 – 21.

GIFONI NETO, Gontran. **Instituições Regulatórias do Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros**: o Caso das Agências Reguladoras Estaduais Brasileiras. 2002. Tese (Doutorado) – UFRJ, Rio de Janeiro, 2002. Disponível em: <www.det.ufc.br/petran/teses/tese08.pdf>. Acesso em: 3 de Jan.2006.

GOVERNO DA BAHIA. Órgão e entidades. Disponível em: <www.ba.gov.br>. Acesso em: 14 jan.2007.

INFRA-ESTRUTURA. **Exame**: revista anuário 2005. São Paulo, abril.

JESUS, Claudiana G. **Desregulamentação e trabalho na aviação comercial brasileira (1990 – 2002)**. 2004. Dissertação (Mestrado) – UNICAMP, Campinas, 2005. Disponível em: <<http://libdigi.unicamp.br/document/?code=vtls000363847>> Acesso em: 16 de Mar.2006.

KLIKSBERG, Bernardo. **Repensando o estado para o desenvolvimento social**: superando dogmas e convencionários. São Paulo: Cortez, 2002.

KUPFER, David. **Competitividade da Indústria Brasileira**: Visão de Conjunto e Tendências de Alguns Setores. Rio de Janeiro: UFRJ, 1994. Disponível em: <http://www.ie.ufrj.br/gic/pdfs/1994-1_Kupfer.pdf>. Acesso em: 12/03/2007.

LIMA, Gildo. **Jornal A Tarde**, Salvador, 26 set. 1999. 1 fotografia, p&b. Foto apresentada na matéria sobre transporte clandestino.

LOYOLA, Elizabeth. **O processo de modernização do Estado da Bahia**: os avanços de uma década 1991-2001. Salvador: Escola de Administração da UFBA, 2002.

LUBISCO, Nídia M. L.; VIEIRA, Sônia Chagas. **Manual de estilo acadêmico**: monografias, dissertações e teses. 2 Ed. Salvador: EDUFBA, 2003.

LUZ, Adilson Bastos. **A evolução do sistema de transportes e a ocupação econômica da região oeste do Estado da Bahia**. 2001. Dissertação (Mestrado) – UNIFACS, Salvador, 2001.

MINTZBERG, H.; AHLSTRAND, B.; LAMPEL, J. **Safári de estratégias**. Porto Alegre: Bookman, 2000.

MINTZBERG, Henry. **Criando organizações eficazes**. São Paulo: Atlas, 1995.

MOELLER, Leslie et al. **Revista HSM Management**, Barueri/SP, n. 41 ano 7, p.133, novembro e dezembro de 2003.

MOTTA, Fernando C. P. **Teoria das organizações: evolução e crítica**. São Paulo: Pioneira, 1986.

NEGRA, Carlos Alberto Serra et al. **Manual de trabalhos monográficos de graduação, especialização, mestrado e doutorado**, São Paulo/SP: Atlas, 2003.

NÓBREGA, Maílson. **Informativo Abrati**. Gratuidade para idoso. Agosto/04.

OLIVEIRA, Djalma de Pinho Rebouças. **Planejamento estratégico: conceitos, metodologia e práticas**, São Paulo/SP: Atlas, 2003.

PESQUISAS SÓCIAS E ECONÔMICAS. Rio de Janeiro: IBGE. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 17 fev.2007.

_____. **Transformação organizacional: a teoria e a prática de inovar**. Quarta Reimpressão. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2001.

POSSAS, Mário Luiz; PONDÉ, João Luiz; FAGUNDES, Jorge. **Regulação da concorrência nos setores de infraestrutura no Brasil: elementos para um quadro conceitual**. Instituto de Economia. UFRJ, Grupo de Controle da Concorrência, 1997. Disponível em: http://www.ie.ufrj.br/grc/pdfs/regulacao_da_concorrencia_nos_setores_de_infraestrutura_no_brasil.pdf. Acesso em: 20 abr. 2006.

PELTBAHIA. Estudo técnico. Disponível em: < <http://www.peltbahia.ba.gov.br/>>. Acesso em: 12 jan.2006.

PIRES, J. C. L., PICCINI, M. S. **A regulação dos setores de infra-estrutura no Brasil**. Janeiro: BNDES, 1999.

PORTER, Michael. **Revista HSM Management**, Barueri/SP, n. 30 ano 5, p.28, janeiro e fevereiro de 2002.

PORTER, Michael. **Vantagem competitiva**, Rio de Janeiro/RJ: Campus, 1989.

PROJETO Abemtro. **Erradicação do transporte intermunicipal clandestino**. 1999.

PUCEIRO, Z. O Processo de Globalização e a Reforma do Estado. In: **Direito e Globalização Econômica**. São Paulo: Malheiro Editores, 1996.

RAMOS, Cleidiana. Ônibus perdem passageiro. **Jornal A Tarde**, Salvador, 9 set. 1999.

_____. Transporte alternativo já vai a Feira e Alagoinhas. **Jornal A Tarde**, Salvador, 8 set. 1999.

RAMOS, Arlindo Vieira. **Princípios da administração científica**. Obra traduzida dos originais de Taylor, Frederick Winslow, 8 ed., São Paulo: Atlas, 1990.

RELATÓRIO CENTRO DE OPERAÇÕES ESPECIAIS (COE). **Roubos a ônibus em rodovias**: estudo de situação. Documento elaborado junto com empresas de transporte e Abemtro. 2000.

RELATÓRIO EMPRESARIAIS. **Desempenho de linhas**. Salvador, 2007

_____. **Planejamento e análise de cenários da empresa**. Salvador, 2007.

_____. **Ações de combate ao transporte clandestino**. Salvador, 2002.

RELATÓRIO ABEMTRO. **Transporte rodoviário de passageiros**: quadro situacional. Salvador, 2007

_____. **Plano de emergência de combate ao transporte clandestino**. Salvador, 2000.

_____. **Adequação das tarifas do transporte intermunicipal de passageiros na Bahia**. Documento encaminhado ao Ilmº Dr. Eraldo Tinoco Melo – Secretário de infra-estrutura da Bahia. Nº 119/2005.

_____. **Revisão dos coeficientes tarifários**. Documento encaminhado ao Ilmº Dr. Camalibe de Freitas Cajazeiras – Diretor Executivo da Agerba. Nº 106/2005.

RELATÓRIO TÉCNICO ANTT. **Revisão da planilha tarifária de que trata o título IV da Resolução nº 18, de 23/5/2002**. Nota técnica nº 034/SUREF/ANTT/2006. 2006.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. Casa Civil – Câmara de infra-estrutura / Câmara de política econômica. **Análise e avaliação do papel das agências reguladoras no atual arranjo institucional brasileiro**. Relatório do grupo de trabalho interministerial. Brasília, 2003.

RIGOLON, Francisco José Zagari. **Regulação da Infra-estrutura: a experiência recente no Brasil**. 1996 Disponível em: <<http://www.bndes.gov.br/conhecimento/revista/rev705.pdf>>. Acesso em: 5 de fev. 2007.

ROLIM, Fernando Antonio Oliveira; BRASILEIRO, Anísio. **A regulação do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros e o papel dos tribunais de Contas**. In: Congresso de pesquisa e ensino em transportes, 2005, Recife. **Anais...** Recife: ANPET, Recife, 2005.

SALGADO, Lucia Helena. **Agências regulatórias na experiência brasileira: um panorama do atual desenho institucional.** Rio de Janeiro: IPEA, 2003.

SANTOS, Reginaldo Souza. **A teoria das finanças públicas no contexto do capitalismo:** Uma discussão com os filósofos economistas: de Smith a Keynes. São Paulo: Mandacaru; Salvador: Cetead, 2001.

SEI-BA. Base de dados. **Índice de movimentação econômica de Salvador.** Disponível em: <www.sei.ba.gov.br>. Acesso em: 08 fev.2006.

TARIFA DO SERVIÇO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL E INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS. **Ofício Abrati.** Of. 011-A. 2006

TEIXEIRA, Francisco. Estruturas de mercado e competitividade industrial: breve referencial teórico. Salvador/BA. **Revista Bahia Análise & Dados**, v.14, n.4, Março de 2005.

TRANSPORTE CLANDESTINO DE PASSAGEIROS. **Ofício Abemtro.** Documento encaminhado para Exm^a Dra. Geisa de Assis Rodrigues – procuradora da república. Nº 43/2000.

VALENTE, A. M.; PASSAGLIA, E. ; NOVAES, A. G. **Gerenciamento de Transporte e Frotas.** Convênio com CNT e IDAQ. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2001.

VEIGA, José Eli. O fordismo na acepção regulacionista. **Revista de Economia e Política**, São Paulo, vol.17, n.3, Departamento de Economia FEA/USP. Julho-setembro de 1997.

APÊNDICE A - FORMULÁRIO DE PESQUISA DE DEMANDA DO TRIP-BA

PESQUISA DE DEMANDA DO TRP NA BAHIA

Data da aplicação: ___/___/_____ Local da aplicação:

Nome do entrevistador: _____

Turno da aplicação:

[1]00:00/06:00h; [2]06:00/12:00h; [3]12:00/18:00h; [4]18:00/24:00h

Apresentação: *Bom dia/boa tarde/boa noite. Meu nome é FULANO. Sou entrevistador da Escola de Administração da Universidade Federal da Bahia, e no momento estamos fazendo uma pesquisa sobre o setor de transporte para um trabalho de mestrado, e a sua opinião será muito importante. O Sr(a) poderia responder algumas perguntas? Sua contribuição será apenas de 6 minutos.*

BLOCO 1 – PERFIL DO USUÁRIO

1. Sexo do entrevistado?
 Masculino Feminino
2. O Sr(a) é casado(a)?
 Sim Não
3. Qual é a sua idade?
 De 16 a 19 anos De 30 a 39 anos De 50 a 59 anos
 De 20 a 29 anos De 40 a 49 anos Mais de 60 anos
4. Qual é a sua escolaridade?
 Analfabeto Superior incompleto
 1º grau incompleto Superior completo
 1º grau completo Pós-graduação incompleto
 2º grau incompleto Pós-graduação completo
 2º grau completo
5. Qual é a sua religião?
 Católico Espírita Outros
 Evangélico/Protestante Não tem religião NR/NS
6. Qual é a sua ocupação?
 Autônomo (prof. de nível técnico) Aposentado/pensionista
 Prof. liberal(médico, engenheiro etc) Funcionário de empresa
 Dona de casa Funcionário doméstico
 Desempregado Funcionário público
 Estudante NR/NS
 Empregador Outros: _____
7. Olhando aqui nesta lista, o Sr(a) poderia me dizer qual é a renda total da sua família por mês, somando todos os rendimentos de todas as pessoas que moram na sua casa.
*considerar salários, aposentadoria, rendas informais, bicos,...?
 Até R\$525(1,5 SM)
 De R\$526 a R\$1.750(De 1,51 a 5 SM)
 De R\$1.751 a R\$3.500(De 5,1 a 10 SM)
 De R\$3.501 a R\$ 5.250(De 10,1 a 15 SM)
 De R\$5.252 a R\$ 7.000(De 15,1 a 20 SM)
 Acima de R\$7.000(Acima de 20 SM)

BLOCO 2 – DADOS PARA PROJEÇÃO

8. O Sr(a) realizou alguma viagem neste ano? (*considerar Dezembro*)
 Sim Não
9. Se a resposta anterior for NÃO, qual foi o motivo?
 Dificuldade financeira Não tive possibilidade
 Não foi preciso Tarifas elevadas
 Não tive tempo Outros: _____
10. Se a resposta da pergunta (8) for SIM, Qual o meio de transporte que o Sr.(a) utilizou? E com qual frequência? (*Coloque no quadro a quantidade de viagens do entrevistado*)
 Automóvel Transporte Alternativo
 Ônibus Outro: _____
 Avião
11. Qual foi o motivo de sua viagem?
 Trabalho Lazer/Turismo Saúde
 Evento: Congresso Procurar emprego Outros: _____
 Estudo Visitar parentes
12. E em 2005, o Sr(a) fez algum tipo de viagem?
 Sim Não
13. Se a resposta anterior for NÃO qual o motivo?
 Dificuldade financeira Não tive tempo Tarifas elevadas
 Não foi preciso Não tive possibilidade Outros: _____
14. Se a resposta da pergunta (12) for SIM, qual o meio de transporte que o Sr.(a) utilizou? E com qual frequência? (*Coloque no quadro a quantidade de viagens do entrevistado*)
 Automóvel Transporte Alternativo
 Ônibus Outro: _____
 Avião
15. E em 2007, o Sr(a) fará algum tipo de viagem?
 Sim Não
16. Se a resposta anterior for NÃO, qual foi o motivo?
 Dificuldade financeira Não tive possibilidade
 Não foi preciso Tarifas elevadas
 Não tive tempo Outros: _____
17. Se a resposta da pergunta (15) for SIM, qual o meio de transporte que o Sr.(a) utilizará? E com qual frequência? (*Coloque no quadro a quantidade de viagens do entrevistado*)
 Automóvel Transporte Alternativo
 Ônibus Outro: _____
 Avião
18. Quando foi sua primeira viagem de avião?
 Não me lembro tem muito tempo Tem de 2 a 5 anos atrás
 Há mais de 10 anos Nos últimos 2 anos
 Tem de 5 a 10 anos atrás Nunca viajei.
-

BLOCO 3 – DADOS DE COMPETITIVIDADE

19. Hoje, por que o Sr(a) optaria em viajar de avião?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Agilidade/Tempo de viagem | <input type="checkbox"/> Pontualidade |
| <input type="checkbox"/> Distância da viagem | <input type="checkbox"/> Facilidade para pagamento |
| <input type="checkbox"/> Conforto | <input type="checkbox"/> Não tive opção |
| <input type="checkbox"/> Baixas tarifas | <input type="checkbox"/> Necessidade |
| <input type="checkbox"/> Segurança | <input type="checkbox"/> Não optaria |

20. Por que o Sr(a) optaria em viajar de ônibus?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Agilidade/Tempo de viagem | <input type="checkbox"/> Pontualidade |
| <input type="checkbox"/> Distância da viagem | <input type="checkbox"/> Facilidade para pagamento |
| <input type="checkbox"/> Conforto | <input type="checkbox"/> Não tive opção |
| <input type="checkbox"/> Baixas tarifas | <input type="checkbox"/> Necessidade |
| <input type="checkbox"/> Segurança | <input type="checkbox"/> Não optaria |

21. Por que o Sr(a) optaria em viajar de automóvel?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Agilidade/Tempo de viagem | <input type="checkbox"/> Pontualidade |
| <input type="checkbox"/> Distância da viagem | <input type="checkbox"/> Facilidade para pagamento |
| <input type="checkbox"/> Conforto | <input type="checkbox"/> Não tive opção |
| <input type="checkbox"/> Baixas tarifas | <input type="checkbox"/> Necessidade |
| <input type="checkbox"/> Segurança | <input type="checkbox"/> Não optaria |

22. Normalmente suas viagens de ônibus são de quantas horas?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Até 2 horas | <input type="checkbox"/> De 8 a 10 horas |
| <input type="checkbox"/> De 2 a 4 horas | <input type="checkbox"/> De 10 a 12 horas |
| <input type="checkbox"/> De 4 a 6 horas | <input type="checkbox"/> Acima de 12 horas |
| <input type="checkbox"/> De 6 a 8 horas | |

23. E suas viagens de automóvel são de quantas horas?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Até 2 horas | <input type="checkbox"/> De 8 a 10 horas |
| <input type="checkbox"/> De 2 a 4 horas | <input type="checkbox"/> De 10 a 12 horas |
| <input type="checkbox"/> De 4 a 6 horas | <input type="checkbox"/> Acima de 12 horas |
| <input type="checkbox"/> De 6 a 8 horas | |

24. E suas viagens de avião são de quantas horas?

- Até 2 horas
- De 2 a 4 horas
- De 4 a 6 horas
- De 6 a 8 horas
- De 8 a 10 horas
- De 10 a 12 horas
- Acima de 12 horas

APÊNDICE B - FORMULÁRIO DE PESQUISA COM GESTORES

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO MESTRADO PROFISSIONAL EM ADMINISTRAÇÃO



Prezado Senhor,

O questionário abaixo faz parte da Dissertação de Mestrado, de tema: *Fatores determinantes para sustentabilidade do transporte rodoviário de passageiros na Bahia*. Em poucos minutos suas respostas servirão de alicerce na validação final do cenário na Bahia.

1 – Qual o posicionamento da demanda do transporte rodoviário de passageiros (TRP) na Bahia nestes últimos cinco anos. (Marque somente uma alternativa)

- a) Crescimento acelerado;
- b) Crescimento moderado;
- c) Estabilidade (Mesmo desempenho);
- d) Decréscimo moderado;
- e) Decréscimo acelerado.

2 – Marque com “X” somente cinco alternativas que segundo sua análise são os fatores de maior relevância para a continuidade e sustentabilidade do TRP na Bahia.

Obs.: Caso exista a necessidade de inclusão de novos itens, favor preencher abaixo nos campos de número “14” e “15”.

Fatores determinantes	Marque “X”
1 – Equilíbrio do Coeficiente Tarifário.	
2 – Repressão aos Assaltos nas Estradas.	
3 – Melhor Condição das Rodovias.	
4 – Melhor Condição de Terminais e Rodoviárias.	
5 – Combate Transporte Clandestino.	
6 – Leis de Gratuidade. Ex.: Idosos,...	
7 – Aumento da Concorrência com a Aviação.	
8 – Aumento da Concorrência com o Automóvel.	
9 – Boa Gestão da AGERBA e SEINFRA.	
10 – Boa Qualidade do Serviço Prestado pelas Empresas.	
11 – Condições Trabalhistas e Sindicais Adequadas para o Transporte.	

12 – Redução do Desemprego e Aumento da Renda do Trabalhador.	
13 – Melhor Condição dos custos do transporte (insumos, M. Obra,..)	
14 –	
15 –	

3 – Quais são suas expectativas para os próximos 5 anos referente ao TRP na Bahia? (Marque somente uma alternativa)

- a) Crescimento acelerado;
- b) Crescimento moderado;
- c) Estabilidade (Mesmo desempenho);
- d) Decréscimo moderado;
- e) Decréscimo acelerado.

4 – Caso queira contribuir com a narrativa de assuntos complementares ao TRP na Bahia os dados serão de extrema relevância.

¹ Segundo pesquisa 2006 da CNT (Confederação Nacional dos Transportes) as estradas da Bahia estão classificadas entre regular e ruim.

² O Ecib foi criado no ano de 1993, sob a coordenação do Prof. Luciano Coutinho, da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), com financiamento do projeto Ministério da Ciência e Tecnologia/Banco Interamericano de Desenvolvimento (MCT/BIRD). Segundo KUPFER (1994), o ECIB teve por objetivo formular diretrizes para um projeto de desenvolvimento competitivo para a indústria brasileira, através de uma ampla pesquisa dos fatores determinantes, identificando limitações, potencialidades e condições competitivas contemporâneas esperadas. Este estudo de fatores determinantes divide-se didaticamente em três dimensões: internas, estruturais e sistêmicas. Neste contexto serão aplicadas estas dimensões de competitividade ao TRIP-BA.

³ De acordo com: <pt.wikipedia.org>, acessado em 07 abr. 2007, sustentabilidade é um conceito sistêmico que está relacionado à continuidade dos aspectos econômicos, sociais, culturais e ambientais da sociedade humana. Ou seja, deve atender as necessidades atuais sem prejudicar o futuro.

⁴ Foi criado por Henry Ford, fundador da Ford Motor Company, com o objetivo da produção de automóveis em série. O veículo pioneiro da linha de montagem foi o Ford Modelo T, que em 1920 chegou a produzir 2 milhões de veículos. Disponível em: <pt.wikipedia.org>. Acesso em: 7 abr.2007.

⁵ A narrativa histórica do transporte rodoviário no Brasil desta pesquisa foi conduzida pela literatura específica da GEIPOT (2001) com o título Transportes no Brasil: histórias e reflexões.

⁶ Pkt – passageiro para cada quilômetro transportado.

⁷ Itinerário: definido pela ligação entre dois pontos, ou seja, origem e destino de uma viagem.

⁸ Pkm: conceitualmente é o mesmo que pkt, porém é medido em passageiros por milha transportado.