

ESTRADAS PÁG.7

ACIDENTES COM MORTES CAEM 32% APÓS CONCESSÃO

NOS TRILHOS PÁG.10 E 11

TRECHOS II E III DA FIOLE VÃO A LEILÃO JUNTOS EM 2022

FINALMENTE PÁG.14 E 15

EM 2026, PONTE UNE ITAPARICA E SALVADOR

FONTE NOVA PÁG.3

FIM DO JEJUM DE PÚBLICO E R\$ 30 MI EM INVESTIMENTO

ALGUÉM TEM QUE FAZER

Em tempos de aperto nos cofres públicos, concessões de obras ou serviços para a iniciativa privada surgem como alternativa de viabilidade; já são mais de R\$ 16 bilhões investidos na Bahia





PROJETO BAHIA FORTE
OUT | 2021

EDITORIA-CHEFE
LINDA BEZERRA

CRIAÇÃO E PRODUÇÃO
PONTO 3
JORGE GAUTHIER,
LINDA BEZERRA E
WLADMIR PINHEIRO

ENGAJAMENTO E AÇÕES DIGITAIS
EDUARDO BASTOS,
ISIS CEDRAZ,
FELIPE AGUIAR E
JORGE GAUTHIER

REPORTAGEM
DONALDSON GOMES E PRISCILA NATIVIDADE

COORDENAÇÃO E EDIÇÃO TEXTOS
MARIANA RIOS

FOTOGRAFIA
NARA GENTIL,
MARINA SILVA E
ARISSON MARINHO

EDIÇÃO DE FOTOGRAFIA
MARINA SILVA

FOTO DE CAPA
MATHEUS CARNEIRO /
CONCEF

CAPA
AXEL HEGOUET

DESIGN
AXEL HEGOUET E
QUINTINO ANDRADE

INFOGRAFIA
QUINTINO ANDRADE

EDIÇÃO
DONALDSON GOMES E FLAVIA AZEVEDO

GERENTE COMERCIAL
LUCIANA GOMES
(71) 3203.1393

COORDENADORA
VANESSA ARAUJO
(71) 3203.1090

EDITORIA DE CONTEÚDO DE PROJETOS
GABRIELA CRUZ
(71) 3203.1086

ANALISTA
NELSON PEREIRA
(71) 3203.1238

ANALISTA DE MARKETING
NATÁLIA IMPROTA
(71) 3203.1480

COMERCIAL
COMERCIAL.
CORREIO@
REDEBAHIA.COM.BR
(71) 3203.1864

GUIA DO VIAJANTE POR TERRA, AR OU MAR. OS SERVIÇOS PARA QUEM SE DESLOCA UTILIZANDO AS CONCESSÕES DE TRANSPORTES NA BAHIA

GUIA DO VIAJANTE

OPINIÃO EGON BOCKMANN MOREIRA



RODOVIAS

● VIA BAHIA

Trechos

BR-324, entre Salvador e Feira de Santana (113,2km)
BR-116, entre Feira de Santana e a divisa com Minas Gerais (554,1km)
BA-526 e BA-528, entre a BR-324 e a Base Naval de Aratu (13,7 km)

Praças de pedágio

Sete praças

Tarifas

BR-324: Entre R\$ 1,2 (motos) e R\$ 21,60 (caminhões com reboque). Automóveis pagam R\$ 2,40
BR-116: Entre R\$2,15 (motos) e R\$ 38,70 (caminhões com reboque). Automóveis pagam R\$ 4,30

Atendimento ao usuário

Oferece socorro mecânico, captura de animais, combate a incêndio, remoção por guincho, suporte pré-hospitalar, conservação, inspeção de tráfego, apoio à Polícia Rodoviária Federal (PRF) e demais serviços.

● BAHIA NORTE

Rodovias do Sistema BA-093 – 132 Km de estradas, passando ainda pelas BA-512, BA-521, BA-524, BA-526 e BA-535

Praças de pedágio

Seis praças

Tarifas

Entre R\$2,50 (motos) e R\$ 29,60 (caminhões). Automóveis pagam R\$ 4,90. No caso de veículos especiais, o valor pode chegar a R\$ 44,40

Atendimento ao usuário

Dispõe de um centro de controle operacional (CCO), cinco bases do Serviço de Apoio ao Usuário (SAU), carros de Inspeção, guinchos e Socorro Médico (pré-hospitalar)

● LITORAL NORTE

BA-099 – A empresa é responsável pelo trecho da BA-099 que começa no km 7,7 (Ponte do Rio Joanes) até a divisa da Bahia com o estado de Sergipe, no km 192, além dos acessos às

localidades de Arembepe, Praia do Forte, Porto de Sauípe, Baixios/Palame, Subaúma e Conde.

Praças de pedágio

Uma praça

Atendimento ao usuário

A empresa oferece serviços de apoio, atendimento médico, mecânico, que compreende a retirada do veículo da rodovia deixando o usuário no posto mais próximo, e inspeção do trecho da Ponte do Rio Joanes até a Praia do Forte (entre o km 7,7 e o km 54)

Tarifas

Entre R\$ 5,40 (motos) e R\$ R\$ 64,70 (caminhões). Automóveis pagam R\$ R\$ 10,80.

● ESTRADA DO FEIJÃO

O Sistema Viário BA-052 compreende o trecho da Estrada do Feijão que engloba 461 km da BA-052 entre Feira de Santana e Xique-Xique e 86 km da BA-160, entre Xique-Xique e Barra.

O modelo de concessão patrocinada prevê a operação,

manutenção e revitalização das vias, além da construção da ponte-travessia sobre o rio São Francisco entre os municípios baianos de Xique-Xique e Barra.

AEROPORTOS

● AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR – SALVADOR BAHIA AIRPORT

Concedido à Vinci Airports

Melhorias realizadas

Modernização e ampliação do terminal de passageiros, aumento do número de pontes de embarque de 11 para 17 e ampliação do pátio de aeronaves.

● AEROPORTO INTERNACIONAL DE PORTO SEGURO

Concedido à empresa SINART

Melhorias realizadas

Ampliação o terminal de passageiros, Recuperação da pista e Recuperação de Pátio de estacionamento de aeronaves

● AEROPORTO VITÓRIA DA CONQUISTA – GLAUBER ROCHA

Concedido à SPE Concession-

ária do Aeroporto de Vitória da Conquista

Melhorias

Aquisição de equipamentos e auxílios à navegação aérea, adequação do Estacionamento de Veículos e aquisição de equipamentos obrigatórios

● AEROPORTO ILHÉUS – JORGE AMADO

Concessionado à SPE desde 2018

Melhorias

Ampliação e modernização do Terminal de Passageiros em curso, adequação e modernização do atual estacionamento de veículos e adequação e modernização do acesso viário.

● OUTROS AEROPORTOS CONCEDIDOS

Teixeira de Freitas/Caravelas, Valença, Comandatuba, Guanambi, Lençóis, Barreiras e Feira de Santana.

TRANSPORTE MARÍTIMO

● FERRY BOAT

Operado pela Internacional Travessias

Tarifas

A partir de R\$19,00 para motos e R\$45,70 para veículos durante a semana. Passageiros pagam a partir de R\$5,10. Estes valores aumentam nos finais de semana.

Serviços Hora marcada

Permite que o usuário agende a travessia e garanta a sua passagem para o momento desejado. Está disponível para passageiros de veículos de pequeno porte ou carros de passeio.

● TERMINAL DE PASSAGEIROS DO PORTO DE SALVADOR

Administrado pela Contermas

Tarifas

Embarque/desembarque: R\$ 115,49 (por passageiro que iniciam e/ou finalizam viagem no Porto de Salvador)

Trânsito

R\$ 71,68 (por passageiro em trânsito no Porto)



POPULISMO TARIFÁRIO: A SENTENÇA DE MORTE DE CONTRATOS CONCESSIONÁRIOS

Imagine que você é um investidor e se vê seduzido por licitação cujo objeto é uma concessão de serviço público. Examina o edital e constata que a contratação não envolverá verbas públicas. Ao contrário, será necessário captar receitas e efetivar, de partida, aportes de centenas de milhões, se não bilhões, de reais. Mais: haverá investimentos periódicos durante 10, 20 ou até mais de 30 anos. Tudo remunerado pela receita tarifária

definida no edital.

Já numa primeira leitura, você constata que os contratos de concessão têm estrutura econômico-financeira peculiar. Nasceram devido a aportes do investidor privado, mas sobrevivem às custas das receitas tarifárias. Sem tarifas, ou se forem irrealistas, o projeto não se sustenta. Tanto isso é verdade que se prestam a garantir os mútuos efetuados pela futura concessionária: os bancos fazem empréstimos garantidos pela receita tarifária. Ela é o oxigênio que mantém o projeto vivo.

Todavia, os editais de licitação não contam um segredo de polichinelo: as tarifas são preços administrados. Não se submetem às regras de mercado, mas a reajustes, revisões e até intervenções do poder concedente (o mesmo que havia feito a oferta sedutora). É a administração pública quem controla a tarifa a ser

paga pelos usuários. O que instala riscos quanto à receita necessária ao contrato, que, apesar de ser garantida por lei, nem sempre é respeitada pelo poder concedente. Serão muitos os desafios, pontuados pela certeza de que existirão vários mandatos e eleições no curso do contrato. Daí a tentativa do populismo tarifário, que subverte a lógica alardeada pelo edital de licitação e envenena o contrato.

Caso não haja regulação independente e o gestor público consiga manusear a tarifa visando ganhos de popularidade, estará escrevendo a sentença de morte do projeto de interesse coletivo. Num primeiro momento, pode soar atraente (e até gerar votos). Mas isso é só por um piscar d'olhos no longo prazo do contrato: é simplesmente impossível prestar serviços ou executar obras sem a adequada receita tarifária. O usuário, que

imagina pagar menos, depois arcará com custos desproporcionais. A tarifa hoje diminuída ou represada significa maior acréscimo tarifário amanhã. Daí a enorme cautela com essa ordem de intervenções populistas.

A execução do projeto de interesse público, tal como divulgado pelo edital que atraiu os investidores, não pode se deixar seduzir pelo canto de sereia do populismo tarifário. Medidas que desrespeitem o contrato não serão só ilegais. Não só violarão o contrato e a segurança jurídica. Muito mais, impedirão a prestação do serviço adequado aos usuários de serviços públicos. Todos perdem com isso.

PROFESSOR DE DIREITO ECONÔMICO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ. MESTRE E DOUTOR EM DIREITO. ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO E CONCORRÊNCIA (UNIV. DE COIMBRA) E EM MEDIAÇÃO (PON - HARVARD E STRAUS INST. - PEPPERDINE). ADVOGADO. ÁRBITRO.

Um ano e sete meses de arquibancadas sem público, nem torcida ou plateia. Nunca o termo "em breve" trouxe tanta expectativa para o setor de entretenimento, que, aos poucos, vai caminhando para a retomada das suas atividades. Verão se aproximando e já dá para ver porque essa demanda reprimida anima (e muito) o segmento com a ampliação da cobertura vacinal. Prestes a completar nove anos desde que foi concedida à Fonte Nova Participações (FNP), a Arena já se reencontrou com a bola e se prepara para o retorno dos shows, em dezembro.

A estimativa de investimento da Arena com parceiros de entretenimento é de cerca de R\$ 30 milhões entre dezembro até o 1º trimestre de 2022, isso incluindo um show internacional e um evento esportivo de grande porte. O Pida Music Festival é o primeiro da agenda com mais de 10 dias de festa, entre 03 e 19 de dezembro. Com público limitado e em cumprimento aos protocolos oficiais contra a disseminação da covid-19, o acesso só é permitido para os que estão completamente imunizados (1ª e 2ª dose ou dose única).

"Estamos bastante otimistas de que teremos uma retomada forte e segura, especialmente com o avanço da vacinação da população. Isso só reforça a Arena Fonte Nova como um dos principais espaços para os grandes eventos do verão baiano e respeitando, é claro, o que preconizam as autoridades sanitárias", destaca o presidente da Arena Fonte Nova, Dênio Cidreira. Entre as atrações confirmadas para o festival estão artistas como Sorriso Maroto, Calcinha Preta, Limão com Mel, Alcione, Roupas Novas, Paralamas e Unha Pintada.

Outra aposta da Arena para o verão é Carnavalito com Harmonia do Samba, É o Tchan e Os Barões da Pisadinha. A festa deve acontecer só em fevereiro, mas já iniciou a venda de ingressos, que custam entre R\$ 225 (atrás do trio) e R\$ 420 (camarote).

ALÉM DO FUTEBOL

Apesar de ter ficado sem receber jogos e eventos por 584 dias, durante a pandemia a Arena nunca esteve parada, já que o formato multiuso do equipamento permitiu que a Fonte Nova pudesse também abrigar um Hospital de Campanha, funcionar como ponto de vacinação e uma base do Samu, tornando o local, o único no país com as três operações de saúde atuando simultaneamente.

"Sem eventos e aglomerações, evidentemente, fizemos ajustes nos custos, como a maioria das empresas, com responsabilidade e buscando dar continuidade ao cronograma de manutenção do equipamento e planejamento nossos projetos e ações para a retomada", diz o presidente da Arena.

Prestes a completar nove



A Arena Fonte Nova, junto com parceiros na área de entretenimento, pretende investir R\$ 30 milhões entre dezembro e março de 2022

Reencontro com o público

Entretenimento Concessionária da Arena Fonte Nova prevê investimentos de R\$ 30 milhões

“Estamos bastante otimistas de que teremos uma retomada forte e segura, especialmente com o avanço da vacinação”
Dênio Cidreira

Presidente da Arena Fonte Nova

“As concessões à iniciativa privada liberam recursos humanos e financeiros para atividades básicas”
Vladson Menezes

Superintendente da Fieb

anos em 2022, o modelo de Parceria Público-Privada (PPP) da Arena Fonte Nova foi elaborado pelo governo do estado e a concessão foi outorgada através de licitação. O contrato previa tanto a obra de construção de uma arena multiuso como a operação posterior do equipamento. Todo o investimento foi realizado pela Fonte Nova Negócios e Participações, que arcou com os custos da construção, um montante de cerca de R\$ 685 milhões.

O prazo de concessão é de 35 anos. Só em 2019, antes da pandemia, a atração de eventos na Arena Fonte Nova contribuiu com um incremento de mais de R\$ 500 milhões na economia baiana, conforme aponta um estudo realizado pelo Instituto Miguel Calmon (IMIC). No mesmo ano foram 106 eventos esportivos e não-esportivos, atingindo a marca de cerca de 1,5 milhões de frequentadores.

"Já utilizamos quase que uma centena de possibilidades de configurações, com rápida transição entre uma e outra,

sem a necessidade da realização de investimentos adicionais", destaca.

A grande vantagem de concessões como a da Arena Fonte Nova é justamente essa proposta multifuncional, como destaca a doutoranda em Políticas Sociais e Cidadania, mestre em Direito público e professora do curso de Direito da Unifacs, Taís Dórea. "A concessão transformou um estádio público que estava precisando de reforma e manutenção em um local importante para movimentação dos eventos desta natureza".

O superintendente da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (Fieb), Vladson Menezes, acrescenta que a maior contribuição das concessões está na resolução de problemas com que o estado tinha que lidar. "As concessões de serviços públicos à iniciativa privada liberam recursos humanos e financeiros para atividades básicas e essencialmente públicas, como educação, saúde e segurança, melhorando assim o ambiente social do estado", analisa.

ARENA MULTIUSO

● CELEBRAÇÃO DA CANONIZAÇÃO DE IRMÃ DULCE

A primeira celebração no Brasil em homenagem à canonização da Santa Dulce dos Pobres aconteceu em um domingo, no dia 20 de outubro de 2019. O evento religioso reuniu um público de 55 mil pessoas.

● COPA AMÉRICA 2019

A Arena Fonte Nova recebeu cinco partidas, entre os dias 15 e 29 de junho: Argentina x Colômbia, Brasil x Venezuela, Equador x Chile e Colômbia x Paraguai, além de uma partida das Quartas de Final. A Arena foi a única do Norte e Nordeste a sediar jogos da Conmebol Copa América Brasil 2019.

● JOGOS OLÍMPICOS DE VERÃO DE 2016

Partidas do futebol masculino e feminino aconteceram além em outras cinco cidades do país, além da cidade sede, Rio de Janeiro. Em Salvador, foram dez partidas disputadas.

● COPA DO MUNDO FIFA DE 2014

Não por um acaso, o estádio ficou conhecido como "Fonte dos Gols". Só na primeira fase da competição mundial, foram 21 em quatro jogos, uma média de 5,25 gols/partida. Por aqui, ficaram na história as partidas entre Espanha 1 x 5 Holanda, Alemanha 4 x 0 Portugal e Suíça 2 x 5 França, Bósnia 3 x 1 Irã, na primeira fase e no mata-mata, Bélgica 2 x 1 e Holanda (4) 0 x 0 (3) Costa Rica. A soma dos públicos de todas as partidas ultrapassou 300 mil torcedores.

● COPA DAS CONFEDERAÇÕES FIFA 2013

Em junho de 2013, dois meses após a inauguração, a Arena Fonte Nova recebeu três partidas do torneio: Nigéria x Uruguai, Brasil x Itália e a disputa do 3º lugar entre Itália x Uruguai, uma espécie de ensaio do que seria a Copa do Mundo no ano seguinte.

● SHOWS MUSICAIS E EVENTOS CULTURAIS

A Arena foi palco para shows de artistas como Elton John, David Guetta, Dire Straits Legacy, Paul McCartney, Ivete Sangalo, Roberto Carlos, Roger Waters e o retorno de Sandy e Junior. Além disso, também abrigou quatro edições do Festival de Verão Salvador.

FRUTO DE CONCESSÕES

● SISTEMA BA-093

CBN A Concessionária Bahia Norte completou 11 anos à frente da administração e operação das rodovias que compõem o Sistema BA-093. Neste período concluiu as fases de trabalhos iniciais e de restauração, estando nas fases de conservação, manutenção e monitoração.

● SISTEMA BA-099

CLN A Concessionária Litoral Norte duplicou o trecho da Estrada do Coco entre a Ponte sobre o Rio Joanes até a Praia do Forte. Além disso, desde o ano 2000 responde pela manutenção de 183 km de rodovias e 35 km de vias de acesso até a divisa da Bahia com Sergipe.

● BRS 324 E 116

Via Bahia Desde 2016, a Via Bahia investiu mais de R\$ 2 bilhões nos trechos de rodovias que somam um total de 680 quilômetros de concessões. Somente no último ano, foram aplicados R\$ 54,7 milhões na recuperação das vias. Um dos destaques foram as obras de duplicação de parte da BR-116.

● METRÔ

CCR Metrô Graças a investimentos de R\$ 5,8 bilhões, realizados pela CCR Metrô Bahia, o Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas conta com 33 quilômetros de extensão, 20 estações, 8 terminais de integração com ônibus, frota de 40 trens, emprega cerca de 1.500 colaboradores e possui mais de 2 mil câmeras de monitoramento.

● CENTRO DE CONVENÇÕES

GL Events Após anos sem um equipamento apropriado para a realização de grandes eventos corporativos, profissionais e feiras, a capital baiana voltou a ter o seu Centro de Convenções, a partir de um investimento de R\$ 130 milhões da Prefeitura de Salvador, que concedeu o equipamento para a multinacional francesa GL Events.

● AEROPORTO

Vinci O Aeroporto Internacional de Salvador foi concedido à Vinci Airports, por uma outorga de R\$ 1,59 bilhão. A empresa já investiu R\$ 700 milhões no terminal de passageiros, ampliando a capacidade em 50%.

● PORTO

Tecon Com um investimento acima dos R\$ 900 milhões, o Terminal de Contêineres do Porto de Salvador (Tecon Salvador) foi construído pelo Grupo Wilson Sons.

● FONTE NOVA

Arena Fonte Nova A reconstrução da Arena Fonte Nova foi viabilizada graças a uma parceria público-privada (PPP) entre o governo baiano e a Fonte Nova Participações, que previa um investimento de R\$ 668 milhões no equipamento.



MARINA SILVA

A operadora do Centro de Controle Operacional Lucila encontrou a oportunidade de desenvolver uma carreira

Muito além dos bilhões

Benefícios gerados pelas concessões são mais do que investimentos na infraestrutura

O volume de investimentos que as parcerias público-privadas (PPPs) e as concessões viabilizaram na econômica baiana está na casa dos bilhões. São mais de R\$ 16 bilhões, levando-se em conta apenas contratos de PPP estaduais, de acordo com dados da Secretaria Estadual da Fazenda (Sefaz). Nas concessões rodoviárias, foram investidos R\$ 690 milhões em rodovias estaduais de 2015 para cá, de acordo com dados da Secretaria Estadual de Infraestrutura (Seinfra). Em estradas federais baianas, a Via Bahia calcula um volume de R\$ 2 bilhões, desde 2016.

Mas quem pensa no impacto das operações na área de infraestrutura apenas como cifras difíceis às vezes até de imaginar, engana-se. Além de viabilizar investimentos que dificilmente caberiam nos orçamentos públicos, concessões e PPPs têm papéis fundamentais na geração de emprego e renda, arrecadação de tributos e na melhoria da qualidade do serviço prestado. Estradas, ferrovias, portos, sistemas de transportes, além de terminais aeroportuários e rodoviários eficientes são capazes de atrair desenvolvimento.

Para Lucila Cardoso Menezes, 36 anos, a implantação da Via Bahia, há dez anos, foi a oportunidade de descobrir uma vocação. "Meu trabalho consiste em salvar vidas e tirar o usuário da rodovia de situações que o colocam em risco", resume sem esconder o orgulho a operadora do Centro de Controle Operacional (CCO). Ela é uma das 1,4 mil pessoas que tem um em-

prego direto graças à operação das BRs 324 e 116, em funções distribuídas entre a equipe administrativa, sete praças de pedágio e 15 postos de Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU).

Sobre o trabalho, conta que se trata de uma grande responsabilidade e que muitas vezes os condutores desconhecem a estrutura para lhes proporcionar uma viagem tranquila.

"Sou apaixonada pelo que eu faço". Moradora de Feira de Santana, Lucila trabalha em Amélia Rodrigues, a 31 quilômetros de distância. Além de realizar um trabalho que a faz se sentir relevante e o fato de estar em um local onde sente que ser mulher não a impede de crescer, a operadora de CCO destaca as conquistas financeiras que o trabalho lhe proporcionou.

Nestes dez anos, uma coisa que chama a atenção de Lucila é o crescimento de Amélia Rodrigues. "Aqui em Amélia Rodrigues, em Santo Estevão e em outras cidades onde a Via Bahia atua não têm indústrias, então muita gente vive da movimentação gerada pelo pedágio", aponta.

O presidente da Via Bahia, José Bartolomeu, corrobora a ideia. Segundo ele, os tributos gerados pela concessão representam a principal fonte de arrecadação de grande parte das 27 cidades cortadas pela concessão. "Em alguns municípios vizinhos à rodovia, a concessionária é responsável por 80% da contribuição de ISS. Desde o início da concessão, já pagamos mais de R\$ 200 milhões em ISS", conta. Em 2020, foram R\$ 22,4 milhões.

A empresa estima que com a realização das obras que pretende fazer caso consiga a readequação do seu contrato com o governo federal os municípios devem arrecadar mais de R\$ 700 milhões nos próximos anos.

IMPACTO POSITIVO

Mesmo em um município altamente industrializado como Camaçari, concessões na área de transporte trazem resultados positivos, destaca o prefeito Elinaldo Araújo. Em termos de arrecadação, o ISS gerado pelas operações das concessionárias Bahia Norte e Litoral Norte representam menos de 1% da arrecadação. Entretanto, as operações são fundamentais para o sistema viário, diz. "Muitas vezes acaba que o poder público não consegue fazer uma gestão competente das vias, o que resulta em condições ruins de trafegabilidade, prejudicando a economia, o turismo e o próprio cotidiano das pessoas", afirma.

Além de ser uma alternativa para viabilizar financeiramente obras ou serviços públicos, as concessões ajudam a melhorar a qualidade das operações. Um exemplo, cita o secretário estadual de Infraestrutura, Marcus Cavalcante, é a concessão do Sistema Viário BA-052, conhecido como Estrada do Feijão. A Concef - Conces-

16 bilhões de reais é o valor investido na Bahia

233 bilhões de reais é o investimento em concessões rodoviárias no Brasil desde 2001



DIVULGAÇÃO



sionária Estrada do Feijão opera uma concessão patrocinada, onde o estado a remunera para fazer a gestão dos 461 quilômetros de vias. "Tem dois aspectos importantes, a gestão privada e um processo de manutenção constante", destaca Cavalcante.

Ainda que o pagamento de pedágio seja algo quase sempre indesejável, lidar com infraestrutura inadequada traz prejuízos muito maiores. Marcus Verhine, gerente de desenvolvimento industrial da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (Fieb), aponta

a carência de infraestrutura como uma das explicações para o encolhimento da indústria baiana nos últimos anos. Ele lembra que entre 2010 e 2018 a participação da indústria na composição das riquezas geradas na Bahia caiu de 27,1% do Produto Interno Bru-

A construção do Terminal de Contêineres do Porto de Salvador (Tecon Salvador) foi feita pelo Grupo Wilson Sons

to (PIB) para 21,5%.

Para ele, os maiores gargalos para a indústria encontram-se nos modais ferroviário e portuário. No lado das ferrovias, ele cita problemas com a malha da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), "muito antiga, com desenho que remonta ao século 19, necessitando de muitos investimentos para alcançar patamar mínimo de eficiência".

Diretor comercial da Intermarítima, Matheus Oliva, destaca a importância das licitações que estão sendo realizadas pelo poder público na área portuária. "Conceder áreas que estavam sob a gestão pública para a iniciativa privada, além de promover investimentos, gera produtividade".

"Conceder para a iniciativa privada áreas e serviços, mediante compromissos de investimentos, é o que vai fazer o Brasil se tornar um player global no comércio internacional. O país precisa ter muito investimento e a iniciativa privada e o mercado tem interesse nisso", garante.

Apesar de o governo buscar alternativas para minimizar a queda de investimentos, apenas 1,8% do total de R\$ 233,57 bilhões, em valores corrigidos pela inflação, que vieram de concessões e permissões de 2001 a julho de 2021 retornaram para o setor, segundo um estudo da Confederação Nacional do Transporte (CNT).

“Meu trabalho consiste em salvar vidas e tirar o usuário da rodovia de situações que o colocam em risco” Lucila Cardosos Menezes

Operadora do Centro de Controle Operacional (CCO)

“Muitas vezes acaba que o poder público não consegue fazer uma gestão competente das vias” Elinaldo Araújo

Prefeito de Camaçari

“Conceder áreas para a iniciativa privada promove investimentos e gera produtividade” Matheus Oliva

Diretor da Intermarítima



A força do desenvolvimento passa por aqui.

É a **Wilson Sons** trabalhando em grandes projetos para gerar crescimento sustentável da Bahia para todo o Brasil.

Operação de descarga dos trilhos da FIOI realizada pela Wilson Sons, unidades TECON Salvador e Rebocadores.



Wilson, Sons

wilsonsons.com.br

ENTREVISTA MAURÍCIO PORTUGAL

"O mercado tem sede de infraestrutura"

DIVULGAÇÃO



O Brasil cria as condições para que a iniciativa privada faça os investimentos em infraestrutura, ou o país vai ficar sem as melhorias necessárias. "Não há muitas alternativas", avisa o advogado baiano Maurício Portugal, considerado um dos grandes especialistas nesta área no país. Para ele, apesar de o volume de negócios na área ter aumentado de maneira significativa, ainda há bastante espaço para crescimento. "A gente tem uma demanda absurdamente maior do que o volume de projetos que estão sendo apresentados. Estamos investindo muito pouco tanto em aumento do estoque quanto em melhor qualidade da infraestrutura", avalia nesta entrevista.

O Brasil aproveita bem o potencial que tem para concessões de infraestrutura?

Eu diria que está começando a aproveitar. Nos últimos anos, a partir de 2014, por conta da enorme crise fiscal e de não haver dinheiro para investimentos públicos em infraestrutura, os governadores e o Governo Federal, mais recentemente e de uma maneira mais intensa, o ministro Tarcísio (Gomes Freitas), da Infraestrutura, e Bento Albuquerque, de Minas e Energia, perceberam que não há muitas alternativas. Ou fazem os projetos por meio de concessões, ou não vão fazer. Por isso as coisas estão acontecendo.

Por convicção ou pela necessidade?

Exatamente pela necessidade, não porque exista um enorme entusiasmo com o tema. Eu diria que estamos caminhando para o desenvolvimento de uma grande carteira de concessões porque esta é a única alternativa neste momento. O país não tem dinheiro para fazer investimentos públicos com recursos próprios.

E como o país está neste processo?

O que Ministério da Infraestrutura contratou apenas neste governo em concessões representa 40 vezes o seu orçamento anual. A explicação para isso é bem simples. O ministro Tarcísio colocou na praça muitos projetos, principalmente se o comparamos com os seus antecessores, mas este número se explica também porque o orçamento público anual para fazer obras é pequeninho, em comparação com o que já tivemos no passado.

Como o senhor avalia a infraestrutura do Brasil?

A gente tem uma demanda absurdamente maior do que o volume de projetos que estão sendo apresentados. Estamos investindo muito pouco tanto em aumento do estoque quanto em melhor qualidade da infraestrutura. Se você com-

“A gente tem uma demanda absurdamente maior do que o volume de projetos que estão sendo apresentados”

“O país não tem dinheiro para fazer investimentos públicos com recursos próprios”

para o Brasil com países que têm condições socioeconômicas similares às nossas, vemos que estamos muito atrás. Isso acontece porque estamos há muitos anos investindo pouco. Do ponto de vista de demanda, precisamos de uma quantidade maior e de mais qualidade. Nessa perspectiva, o mercado tem sede de infraestrutura. Eu citaria ainda a questão da regulação, que é uma área em que eu avalio nossa situação como muito ruim. E cito, por fim, o funding (financiamento). A gente não enfrenta um gargalo ainda nessa área financeira porque o país faz tão pouco que termina tendo recursos para isso. Mas o Brasil se tornou um párea internacional em vários aspectos, o que dificulta a atração de novos players. Os que já conhecem o país, entendem que este é um bom momento, em que o dólar elevado torna os projetos baratos para quem está lá fora. Quem não conhece tem muito medo, principalmente de nossa capacidade regulatória.

Como o senhor avalia as condições que temos em termos de regulação?

Na grande maioria dos se-

tores, nós temos legislações disponíveis que permitem fazer concessões e PPPs com eficiência. Sempre terá algo que possa ser melhorado. Em termos de regulação, aí está um ponto em que nós precisamos evoluir muito ainda. Várias agências são muito frágeis, não são independentes, não tem o preparo técnico adequado e muitas vezes estão submetidas aos tribunais de contas. Quando você fica dependente dos pareceres desses tribunais, cria-se um desafio maior. Os tribunais de contas hoje mandam nas agências, eles desfazem, refazem decisões.

Na realidade, as pressões vêm de todos os lados...

As pressões começam na indicação, que passa por um processo político. Mas eu acredito que há também um problema relacionado ao nível da remuneração. Quem tem expertise na área regulatória no setor privado vai ganhar muito melhor fora do governo. Então, não tem um incentivo. Esse cenário torna as agências interessantes apenas para quem já está no governo porque mantém a remuneração e ganham mais algum adicional para estar na agência. Difícilmente você

verá pessoas com larga experiência de atuação no setor em que vão atuar como reguladores.

Quando o Estado faz uma concessão, é fundamental que tenha a capacidade de fiscalizar, não é?

Veja o problema grave que pode se criar, o país está aumentando bastante a quantidade de projetos, mas não está cuidado de quem vai regular e fiscalizar esses projetos. Em algum momento, vai dar um problema.

Como o senhor vê a intervenção de governantes em questões de valor das tarifas, previstos em contrato?

Pra mim, populismo tarifário é quebra de contrato. E aí, geralmente temos dois culpados. Tem o poder concedente, na figura de prefeitos, governadores, etc, que prometem segurar reajuste. Mas é preciso lembrar do papel das agências reguladoras que, ao invés de se posicionar pelo cumprimento do contrato e exercer sua função, o que estão fazendo é empurrar questões com a barriga, com reequilíbrios. Não existe populismo tarifário sem essa conivência. Isso traz insegurança jurídica.

QUEM É

● **Maurício Portugal** é sócio do escritório Portugal Ribeiro Advogados, especializado na estruturação, nos aspectos regulatórios e no equilíbrio econômico-financeiro de contratos de concessões comuns e PPPs. É professor da FGV e foi chefe do Departamento de Consultoria em Infraestrutura para o Brasil, no IFC – International Finance Corporation, instituição ligada ao Banco Mundial

Vá tranquilo, eles estão de olho na sua viagem

Segurança Rodovias concessionadas registram número 32% menor de acidentes com mortes

Mochila nas costas, R\$ 40 no bolso e horas a fio de ônibus, do Rio Grande do Sul até a Bahia. Há quase 11 anos, o então técnico em TI, Jean Marquezini, desembarcava em Feira de Santana depois de deixar a casa dos pais, "na cara e na coragem", pelo sonho de vir para cá. Chegou sem emprego, em busca de oportunidade. Coincidência ou não, a concessionária Via Bahia iniciava, meses antes, o contrato de concessão da única via pedagiada pelo Governo Federal, no estado, com 680 km concedidos, do trecho da BR-324 entre Salvador e Feira e da BR-116, de Feira até a divisa com Minas Gerais.

"Eu nem sabia o que era uma concessão, mas topei na hora. A empresa tinha pouco tempo e o Centro de Controle de Operacional (CCO) estava recém-inaugurado. Entrei no atendimento do 0800 e fui promovido para operador, função que exerço hoje com essa missão de preocupação constante com todo usuário que trafega na via", conta.

Jean circula todos os dias, fazendo esse trabalho de monitoramento, desde o início da operação da Via Bahia. "Em uma ocorrência padrão, o prazo de atendimento é de até 20 minutos. Em caso de acidentes, essa espera até o deslocamento da equipe é de 15 minutos, no máximo. O monitoramento é 24h".

"O fato de as BRs 116 e 324 serem concedidas dá mais segurança aos caminhoneiros e demais profissionais de logística que trabalham na movimentação desses produtos. Em Feira de Santana, por exemplo, a BR-116 é a principal via usada para abastecimento do centro logístico. Por aquele ponto, são escoados o açúcar e o sal de todo o Nordeste e recebidas as cargas de bens de consumo de outras regiões do país", destaca o CEO da Via Bahia, José Bartolomeu.

Segundo dados do CCO, entre as principais ocorrências

que chegam ao centro estão as panes (mecânicas, elétricas e secas), acidentes (desde os simples aos mais complexos), os pedidos de retirada de objetos da pista e casos de mal súbito. O coordenador do CCO, Elio Nogueira, pontua que, ultimamente, tem chamado atenção, inclusive, a quantidade de veículos que pediram socorro por motivo de pane seca.

Em cinco anos, no período entre 2015 e 2020, a Via Bahia contabiliza uma redução de 32% na incidência de acidentes com morte nos trechos de rodovias administrados pela empresa, na Bahia. Já o total de acidentes teve redução de 15%, ainda de acordo com a concessionária.

A empresária Sandra Aguiar está sempre fazendo a rota Feira de Santana - Salvador e vice-versa. "Pode melhorar? Pode e deve, mas prefiro passar pelo pedágio e saber que estão fazendo melhorias constantes e que essa manutenção vai ser feita. Se precisar de socorro, sei que ele vai chegar rápido", acredita.

As panes se repetem no ranking das principais ocorrências também em outra concessionária que atua nas estradas baianas. Com base em informações do Centro de Operações da Litoral Norte (CLN), nos últimos dois anos 36% das ocorrências foram relacionadas a atendimentos de panes mecânicas, panes elétricas, panes secas e atendimentos pré-hospitalares.

"Em 2020, tivemos uma média de 21 ocorrências/dia, enquanto, agora em 2021, tivemos uma média de 26 ocorrências/dia - o que representa um acréscimo de 24%, contudo, um crescimento natural, diante do aumento de fluxo de veículos que tivemos entre os dois períodos", comenta o gerente de operações da CLN, Daniel Ovalhe.

A empresa tem 217,7 km concedidos pelo Governo do Estado e administra a rodovia BA-099. A BA-099 possui um volume médio de 22,9 mil veículos/dia.



MARINA SILVA

O técnico de TI Jean Marquezini conta que até trabalhar na Via Bahia nem sabia o que era uma concessão

CONTATOS COM O USUÁRIO

● VIA BAHIA

Serviço de Atendimento

0800 6000 116
0800 6000 324

Ouidoria

(71) 3037-1093
(71) 3037-1098
(71) 3037-1089

● CLN

Emergência

0800 071 3233

Ouidoria 0800 071 3233 ou

atendimento@clnorte.com.br

● BAHIA NORTE

Emergência 0800 600 0093

Ouidoria (71) 3023-6342 ou através do WhatsApp (71) 99611-9663

● ESTRADA DO FEIJÃO

Atendimento 0800 004 1052

ou atendimento@concefsa.com.br

PARA VENCER OS DESAFIOS, A INDÚSTRIA PODE CONTAR COM A FIEB.

Contribuir para o crescimento sustentável da indústria é a missão da FIEB. E sabemos que a força da indústria não vem de um único lugar. Por isso reunimos apoio, incentivo, informações e soluções para estimular o desenvolvimento da indústria e, com ela, o desenvolvimento da Bahia.

FIEB

PELO FUTURO DA INDÚSTRIA



Culpa da covid

Impacto Restrições a deslocamentos provocam prejuízos para concessionárias de rodovias

A pandemia da covid-19 representou um impacto negativo passageiro para a Concessionária Litoral Norte (CLN), porta de entrada para alguns dos principais balneários da Bahia. Mas, se a busca por um tempo à beira-mar reverteu a crise em um momento de crescimento para a companhia, a realidade das outras empresas do setor foi bem diferente.

Períodos de distanciamento, ensino à distância e trabalho remoto trouxeram dificuldades aos caixas das empresas, que só após o avanço da vacinação começam a perceber sinais de recuperação. Para o setor rodoviário no país, a pandemia chegou a representar uma queda de 18,4% na movimentação de veículos nos momentos de maiores restrições, de acordo com a Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias (ABCR).

Em abril do ano passado, o Índice ABCR, que mede a movimentação nas rodovias concedidas à iniciativa privada, atingiu o seu menor patamar histórico, com uma queda de 43,8%. Apenas entre os meses de março e junho, o setor acumulou um prejuízo de R\$ 1,3 bilhão, correspondente a uma queda de 21,4% nas receitas. Entretanto, a projeção da ABCR em relação ao impacto econômico proporcionado pelo momento é ainda maior. Segundo a entidade, por mais que as concessionárias tenham se adaptado para continuar operando durante as restrições, atividades comerciais e serviços que atuam no entorno das concessões chegaram a ser temporariamente suspensos.

"Perdas financeiras nunca imaginadas foram registradas", lembra Marco Aurélio Barcelos, presidente da ABCR.

No setor ferroviário, mais voltado para o transporte de cargas do que à movimentação

de pessoas, os danos foram menores, entretanto, ainda assim, a pandemia interrompeu uma longa sequência de crescimentos anuais, aponta a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF). O volume transportado em 2020 foi de 489 milhões de toneladas úteis (TU), queda de 1% na comparação com o ano anterior.

De acordo com a VLI, responsável pela operação da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), a vocação da estrada de ferro para a movimentação de cargas gerais permitiu mais flexibilidade na hora de lidar com as oscilações. "Com isso, a circulação de cargas na Bahia registrou um crescimento no fluxo de cerca de 20% entre 2019 e 2020. Um exemplo desse trabalho é a parceria com a Codeba para fomento de cargas para ferrovia e portos administrados pela Companhia de Docas da Bahia", apontou a empresa em nota.

REAÇÕES DIFERENTES

Embora tenha impactado diretamente em custos relacionados aos transportes, a pandemia não causou "diretamente" prejuízos capazes de inviabilizar contratos, acredita o secretário de Infraestrutura da

ANDRÉ FRUTUOSO



“A crise decorrente da pandemia levou a uma redução de 7,2% de veículos pagantes no tráfego, em relação a 2019. Isso equivale a cerca de 2,7 milhões de veículos a menos” José Bartolomeu

CEO da Via Bahia

Bahia, Marcus Cavalcante. Segundo ele, os acordos prevêm os chamados "desequilíbrios extraordinários".

"Normalmente, os próprios contratos trazem com muita clareza os critérios para revisões, mecanismos de conciliação e previsão de arbitragem, quanto necessário".

Cavalcante lembra que os aumentos nos custos das empresas no Brasil foi maior graças à desvalorização do real diante do dólar. Insumos importantes para as estradas, como os ligantes betuminosos usados para fazer asfalto, chegaram a registrar alta de até 60% no período.

As concessões rodoviárias estaduais onde há cobranças de pedágios vivenciaram situações diversas durante a pandemia. No caso da Bahia Norte, o ano de 2020 foi de prejuízo, enquanto a Concessionária Litoral Norte conseguiu reverter o cenário de dificuldades e encerrou o último ano com resultado positivo, destaca Cavalcante.

Segundo o secretário, eventuais quedas na movimentação de passageiros são consideradas "riscos inerentes ao negócio" e não seriam fatores suficientes para justificar revisões contratuais.

O secretário explica ainda que situações em que há variações temporárias em custos ou de receitas costumam ser equalizadas no decorrer dos contratos. "São contratos de 20, às vezes 30 anos, então muitas oscilações são compensadas no médio prazo, no decorrer do prazo da concessão", aponta.

Ele lembra que o mundo vive um processo de aceleração nos investimentos em infraestrutura, principalmente em países do hemisfério Norte, o que também pressiona os custos relacionados a obras e operações. "Conversei recentemente com um representante de uma empresa e ele me contou que tem tido dificuldade para encontrar pneus para caminhões".

18,4

por cento foi queda na movimentação de veículos em momentos de maiores restrições

1

por cento foi a queda registrada no setor ferroviário nacional

20

por cento foi a alta na operação da Ferrovia FCA na Bahia

2,7

milhões de veículos deixaram de circular pelas rodovias da Via Bahia

3,1

milhões de passageiros utilizaram o aeroporto entre janeiro e agosto

EMPRESAS ENFRENTARAM CENÁRIOS BEM DISTINTOS

Embora tenha optado por não responder os questionamentos da reportagem, o balanço operacional de 2020 da Concessionária Bahia Norte indica que o período da pandemia causou prejuízos financeiros para a empresa. Com o resultado negativo de R\$ 22,9 milhões em 2020, a Bahia Norte chegou a um prejuízo acumulado de R\$ 33 milhões no decorrer sua operação.

A empresa responsável por administrar trechos das rodovias BA-093, BA-512, BA-521, BA-524, BA-526 e da BA-535 atribui em seu balanço de 2020 o resultado negativo às "restrições de mobilidade e distanciamento social em decorrência da pandemia". Segundo a Bahia Norte, o cenário representou uma queda de 5,9% nas receitas, em comparação com 2019.

A realidade no Litoral Norte foi diferente. Em maio de 2020, a CLN registrou uma redução acumulada de 14% no fluxo de veículos da rodovia. No entanto, a partir de julho do mesmo ano, o fluxo voltou ao patamar de 20,6 mil veículos/dia, e desde então, vem crescendo gradativamente, destacou a empresa.

José Bartolomeu, CEO da Via Bahia, conta que a empresa realizou adaptações operacionais com os colaboradores diretos e indiretos num esforço para garantir a segurança sanitária das operações. Em termos de tráfego, a crise decorrente da pandemia levou a uma redução de 7,2% de veículos pagantes no tráfego, em relação a 2019. "Isso equivale a cerca de 2,7 milhões de veículos a menos", calcula.

Segundo ele, a situação, somada ao desequilíbrio econômico-financeiro do contrato coloca a empresa diante de uma enorme restrição financeira.

Nos primeiros oito meses deste ano, o Aeroporto Internacional de Salvador registrou uma movimentação de quase 3,1 milhões de passageiros, em um total de 41,3 mil pousos e decolagens. Os números do período já se aproximam de toda a movimentação registrada no ano passado.

Na comparação entre janeiro e agosto deste ano com 2020, o aumento no número de passageiros é de 33% e na movimentação de pousos e decolagens alcança 37%. Apesar de ainda estarem abaixo da movimentação registrada em 2019, período anterior à pandemia, os dados indicam um cenário de recuperação na principal porta de entrada e saída aérea da Bahia.

As restrições de voo impactaram negativamente as operações em aeroportos de todo o mundo



NARA GENTIL/ARQUIVO CORREIO*

ARISSON MARINHO



Hospital do Subúrbio foi inaugurado no ano de 2010

Capacidade de adaptação

Demanda da pandemia aumentou o volume de internações no Hospital do Subúrbio em 210%

A instalação, em menos de 40 dias, de um hospital de campanha, mais a contratação, qualificação e treinamento de 600 novos profissionais. O cenário pandêmico colocou a prova a capacidade de adaptação e flexibilização das concessões no segmento de saúde. Prova disso, foi um aumento de 210% no volume de pacientes internados no Hospital do Subúrbio. Em relação ao número de pacientes regulados, por exemplo, antes da pandemia eram, aproximadamente, 260 por mês. No pico da contaminação pelo coronavírus, a unidade chegou a receber cerca de 824 pacientes transferidos por mês.

“Uma das vantagens de

uma gestão por Parceria Público Privada (PPP) é a agilidade e rapidez na tomada de decisão. Assim todas as providências para atender um novo perfil foram adequadas com um aditivo ao contrato original, com todas as adaptações exigidas pelo cenário pandêmico”, ressalta o diretor técnico do Hospital do Subúrbio, Rogério Palmeira.

Para dar conta da demanda provocada pelo coronavírus, foi necessária a adaptação dos contratos com a assinatura de dois aditivos em julho do ano passado. Segundo informações da Secretária de Saúde do Governo do Estado (Sesab), o 6º Termo Aditivo, publicado no Diário Oficial (DOE) teve um valor acrescido à contraprestação mensal máxima de cerca de R\$ 3,1 mi-

lhão. Já o 7º Termo Aditivo prorrogou o contrato até 31 de dezembro de 2021 e aumentou em R\$ 3,8 milhões, a contraprestação mensal máxima da concessão do Hospital do Subúrbio.

Ainda que nos últimos meses toda essa estrutura tenha sido modificada com a diminuição dos casos graves e de hospitalização por covid, o momento veio reforçar o porquê de a experiência de concessão do serviço público de saúde tem dado certo mesmo sendo algo novo. Além da primeira PPP na área de saúde do Brasil e única a incluir os serviços médicos assistenciais, a Bahia também tem contratos de concessões no Instituto Couto Maia (ICOM) e o Projeto Diagnóstico por Imagem. A Secretaria da Fazenda do Estado (Sefaz) também já adiantou que está prevista para o próximo ano, a publicização do processo de concessão do Hospital Metropolitano, cujo modelo está em análise.

Inaugurado em 2010, o Hospital do Subúrbio conta, com uma estrutura total de 330 leitos, sendo 118 leitos de UTI (108 adultos/ 10 pediátricos) e 212 leitos de internação (32 são pediátricos), mais outros 60 sob regime de assistência domiciliar. O investimento inicial atualizado em equipamentos e mobiliário hospitalar foi de cerca de R\$ 60 milhões. O total em dez anos da contraprestação prevista passa de R\$ 1 bilhão.

SOBRE A ESTRUTURA DE GESTÃO

O hospital é gerido pela Prodal Saúde S.A, que é uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) criada para realizar a gestão, operação e aparelhamento do Hospital do Subúrbio. Quando foi constituída, a Prodal Saúde S.A era formada pela Promédica Patrimonial S.A, controladora com 70% das ações, e pela Dalkia Brasil S.A, a qual detinha 30% de participação. Em 2016, a Promédica Patrimonial assumiu o controle integral da Prodal Saúde.

●● Uma das vantagens de uma gestão por Parceria Público Privada (PPP) é a agilidade e rapidez na tomada de decisão Rogério Palmeira

Diretor técnico do Hospital do Subúrbio, falando sobre o formato de gestão adotado pela instituição de saúde

A nossa força vem da nossa gente

- 750 colaboradores
- Operando nos 5 portos comerciais da Bahia
- 220 navios por ano.
- 3 milhões de toneladas/ano
- 2 terminais alfandegados
- 4 centros de distribuição

E com Investimentos constantes em serviços portuários e soluções de logística integrada para impulsionar a Bahia.

“O possível é para todos, o impossível é com a gente”



INTERMARÍTIMA

Não basta atender, tem que surpreender

criação de um grande corredor logístico para o escoamento de grãos do Cen-

tro-Oeste, passando pela Bahia, está mais próxima do que se imagina. Depois de leiloar o trecho 1 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol 1), que vai ligar Ilhéus a Caetité, o Governo Federal projeta a concessão em um único bloco dos trechos 2 (entre Caetité e Barreiras), 3 (Barreiras a Figueirópolis, em Tocantins) e a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico). O leilão deve acontecer ainda em 2022, de acordo com o Ministério da Infraestrutura.

O engenheiro Marcello Costa, secretário Nacional de Transportes Terrestres do Minfra, explica que a ideia de oferecer as áreas juntas, como se fossem apenas uma, é que o futuro investidor poderá compensar com os trechos mais adiantados os outros que necessitem de um maior volume de recursos. As obras da Fiol 2, tocadas com recursos públicos através da Valec, devem receber até o final deste ano por volta de R\$ 450 milhões. Marcello Costa lembra que o volume é bastante expressivo, se for levada em conta a realidade atual.

"Quase 10% de tudo o que nós temos para gastar está sendo colocado numa ferrovia baiana. É uma decisão importante porque a gente tem a previsão de, já no ano que vem, leiloar a continuação da Fiol 2, 3 e a Fico", destaca Costa. Fruto do chamado investimento cruzado, com recursos provenientes da antecipação de renovação da Ferrovia Vitória-Minas, a Fico já nasce paga.

Tem R\$ 3 bilhões para construí-la e daqui a quatro anos ela estará operacional. "Estamos concluindo estudos que apontam nesta direção, de leiloarmos em conjunto este grande corredor logístico e não separadamente. Veja, a Fico está paga, ela ajuda a bancar a conclusão da Fiol 2, que está com praticamente 50% de obras concluídas e deve chegar ao leilão próxima de 65%, junto com a Fiol 3, que está partindo do zero", diz.

TRILHOS

Após o acordo de concessão firmado no último mês entre a Bamin e o Governo Federal, a expectativa de ver uma parte significativa do PIB baiano circular pelos trilhos, vai se tornando realidade. Com 537 quilômetros de extensão, a Fiol I vai ligar Ilhéus a Caetité e com isso, contribuir para o escoamento do minério de ferro e grãos, ao interligar a ferrovia ao porto e, ao mesmo tempo, desafogar as estradas e evitar o tráfego intenso de caminhões nos centros urbanos. Nos próximos quatro meses, a Bamin deve apresentar o cronograma de atividades para aprovação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) até iniciar a nova fase da obra no segundo semestre do ano que vem, que deve ficar pronta até 2026.

Até 2026, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste deve entrar em operação, em conjunto com o Porto Sul, na cidade de Ilhéus



Três em um: o leilão que conclui a Fiol

Tudo junto Após assinatura do contrato da Fiol I, concessão da Fiol II e III, além de ferrovia no Centro-Oeste, deve acontecer em mesma licitação até o ano que vem

"A gente está iniciando este grande projeto da Fiol 1, que neste primeiro momento tem uma característica muito forte de mineração, até porque quem ganhou a licitação foi a Bamin, uma empresa de mineração", lembra.

Ele prevê que no futuro próximo o minério será apenas parte das cargas escoadas pela linha férrea. "A Fiol vai se tornar um grande corredor logístico para o transporte de grãos do Oeste Bahia, com a Fiol 2, e a partir da união com o Mato Grosso terá a possibilidade de escoar cargas do Centro-Oeste", calcula.

Juntas, as três etapas vão formar um corredor de escoamento com 1.527 quilômetros de trilhos.

FERROVIA E PORTO

A Fiol I foi arrematada em abril desse ano pela mineradora que opera a Mina Pedra de Ferro, em Caetité, com lance único no valor de R\$ 32,73 milhões pela outorga. O contrato tem prazo de vigência de 35 anos, com cinco anos para conclusão das obras e início da atividade. Para concluir a construção da ferrovia – que está 80% pronta – o investimento da Bamin será de R\$ 3,3 bilhões, sendo R\$ 1,6 bilhão em obras civis e R\$ 1,7 bilhão em vagões e locomotivas.

"O estado da Bahia ocupará

uma nova e importante dimensão na economia nacional, tornando-se também o terceiro maior produtor de minério de ferro do país", afirma o ceo da Bamin, Eduardo Ledsham.

Com a conclusão, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste vai ter capacidade para movimentar 60 milhões de toneladas por ano, com a Bamin utilizando somente um terço da estrutura. Outros dois terços ficam disponíveis para outras mineradoras, o agronegócio, petroquímicos e mais outros setores da economia.

Ao fortalecer o modal ferroviário, a Fiol deve passar por 20 municípios com a instalação de mais de 30 pátios de carga ao longo rota. As obras devem gerar ainda, 55 mil empregos diretos e indiretos com a construção da ferrovia nos próximos cinco anos. Para consolidar toda essa infraestrutura de logística integrada, a Mina Pedra de Ferro, também vai se ligar ao Porto Sul, que está sendo construído no município de Ilhéus, em conjunto com o governo do estado, concluído até 2026.

Além dos mais de R\$ 3 bilhões que serão investidos para a conclusão da primeira etapa da obra, iniciada pela Valec, estão previstos um volume de recursos parecido para a conclusão do Porto Sul,



DIVULGAÇÃO



em Ilhéus. O ceo da Bamin, Eduardo Ledsham, ressalta que após iniciar sua produção esse ano, a mineradora deve movimentar só em 2021, 1 milhão de toneladas. Quando o Porto Sul e a Fiol entrarem em operação, esse número será ampliado para 18 milhões.

"Estamos construindo um novo e importante corredor de exportação que, certamente, vai contribuir para o crescimento e o desenvolvimento sustentável da região".

COMPETITIVIDADE

Especialista em engenharia rodoviária e professor da Uniruy, Cícero Bastos tem acompanhado a Fiol com uma certa expectativa e vem desenvolvido alguns trabalhos e estudos, em fase ainda inicial, sobre o modal ferroviário. "Fiol representa um grande avanço, no quesito integração. Considero uma revolução, no sentido de integrar e facilitar o escoamento e transporte, mais rápido de suas riquezas, quando retomamos o estímulo ao transporte ferroviário. Principalmente, tendo em vista que estamos enfrentando problemas com o alto custo dos combustíveis, o que impacta na composição de custos de frete e do produto final".

Em logística, a solução integrada é determinante para que o produto saia das mãos do produtor até as do comprador de maneira rápida e mais barata possível, considerando toda a competição por mercados em nível global. Para o gerente de Estudos Técnicos da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (Fieb), Ricardo Kawabe, a concretização da Fiol representa um passo necessário na modernização da logística do estado. "Porto Sul deve ofertar justamente esse tipo de solução, viabilizando uma série de negócios, estimulando assim a economia estadual, que carece de infraestrutura de transportes moderna e eficiente", projeta.

Segundo informações da VLI Logística, responsável pela concessão da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), a empresa vem investindo na melhoria dos trechos em que opera na malha ferroviária baiana. Nos últimos anos, mais de R\$ 150 milhões foram investidos na linha por onde passa movimentações regulares de derivados de petróleo, cal, químicos, minério de ferro, minério de cromo, minério de magnetita, cimento e contêineres.

A FCA corta os municípios de Alagoinhas, Castro Alves, Içu, Licínio de Almeida, Camaçari, Brumado, Campo Formoso, Candeias, Pojuca e Itiúba com pontos de carga e descarga, incluindo aí transportes para empresas como a Braskem, LafargeHolcim e Bamin. "Na Bahia é evidente a vocação para carga geral. Além dos negócios regulares que mantém, a VLI identifica ainda mais potencial a ser desenvolvido na região. A ferrovia é o melhor modal para distâncias longas e grandes volumes e o estado conta com grandes projetos", destacou a empresa em nota.

ROTA DA FIOI

O trecho I da Fiol concessionado sob responsabilidade da Bamin vai conectar as cidades de Ilhéus, Uruçuca, Aureliano Leal, Ubaitaba, Gongogi, Itagibá, Itagi, Jequié, Manoel Victorino, Mirante, Tanhaçu, Aracatu, Brumado, Livramento de Nossa Senhora, Lagoa Real, Rio do Antônio, Ibiasucê e Caetité.

MAIS TRILHOS

Há duas semanas o Terminal de Contêineres do Porto de Salvador recebeu 20 mil toneladas de trilhos vindos da China para o trecho II da Ferrovia de Integração (Fiol), que corresponde a ligação entre Caetité e Barreiras. Mais dois navios são aguardados este ano, transportando trilhos para o mesmo trecho da Fiol, com aproximadamente 640 quilômetros.

ÁREA PORTUÁRIA RECEBE INVESTIMENTO

Novos investimentos da iniciativa privada também estão chegando ao ao setor portuário baiano este ano. Com operação em cinco portos no estado, a Intermarítima deve investir R\$ 70 milhões para movimentar a cadeia logística no segmento. De acordo com o diretor comercial da empresa, Matheus Oliva, a Bahia tem um potencial ainda inexplorado em investimentos em infraestrutura.

"O mercado, a iniciativa privada, tem interesse nisso e aí você libera o governo para investir em saúde, educação e segurança. Estamos voltados para dar soluções a clientes importadores e exportadores. São cerca de 250 navios por ano. Cada um gera uma cadeia de serviços da carga, da origem ao navio, que exige diversos investimentos", explica o executivo.

Os recursos estão sendo direcionados para os terminais de carga, equipamentos, máquinas e caminhões. "São investimentos contínuos para dar soluções para seus clientes e atender as demandas do mercado. Já desenvolvemos alternativas para cargas siderúrgicas, containers de fertilizantes e atualmente, a maior movimentação no Porto de Salvador é de carga de energia solar com estruturas para parques fotovoltaicos", ressalta Oliva.

Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o estado tem dois dos 20 portos organizados (com áreas que pertencem à União) com maior movimentação em 2020. Aratu (12°) e Salvador (16°) movimentaram 6,1 milhões de toneladas e 5,2 milhões de toneladas de carga, respectivamente. Entre os terminais de uso privado, o Terminal Aquaviário de Madre de Deus (Temadre) ocupa a 8ª posição no volume de carga e descarga de navios atracados, quando chegou 20 milhões de toneladas em movimentação.

Para o gerente de Desenvolvimento Industrial da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (Fieb), Marcus Verhine, concessões no setor ajudam a resolver gargalos de infraestrutura que são problemas crônicos, que dificultam o escoamento da produção baiana. O impacto da ineficiência nos transportes se traduziu na constante perda de competitividade das empresas, frente à forte concorrência de outros estados e países.

"O grande desafio é realizar os investimentos que possam trazer equipamentos públicos projetados e construídos no século passado para os padrões atuais de capacidade, eficiência e custos. Dada a incapacidade fiscal do Estado em realizar investimentos nessas infraestruturas, o caminho é o da parceria com o setor privado", analisa.

O QUE SERIA DOS SERVIÇOS SEM AS CONCESSÕES?

Os contratos de concessão são fundamentais para viabilizar e estruturar a exploração de recursos naturais, a provisão de serviços públicos e o desenvolvimento de infraestrutura do país. A Constituição Federal de 1988 estabelece um extenso rol de competências do Estado, bem como monopólios da União. O Estado detém a titularidade da prestação de serviços públicos e de alguns recursos naturais (incluindo recursos fósseis, minerais e potenciais hidráulicos), podendo explorar "diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação" (art. 175).

A concessão permite que terceiros explorem atividades e invistam em infraestrutura, contribuindo para o desenvolvimento frente às limitações fiscais do Estado, permitindo-o focar em suas atribuições essenciais. As concessões podem contemplar ativos existentes ou novos, com contratos para construção e operação. Os concessionários investem sob a perspectiva de fluxo de caixa projetado e taxa de retorno esperada, assumindo riscos, direitos e obrigações pactuados. Inúmeros setores apoiam a expansão das redes e a provisão mais eficiente dos serviços sob contratos de concessão, incluindo os setores elétrico, de gás natural e saneamento.

A concessão deve ser outorgada por tempo determinado, prorrogável ou não, através de processo licitatório competitivo, com possíveis múltiplos critérios de seleção – maior outorga, menor tarifa, melhor qualidade e/ou comprometimento com investimentos. O êxito depende do desenho do contrato, da matriz de alocação de riscos e da regulação ao longo da sua vigência.

O Brasil carece de vultosos investimentos em setores essenciais, como saneamento, e ainda aponta para crescimento em mais avançados, a exemplo de eletricidade e telecomunicações. A licitação de concessões é um motor para atração de capital e expansão da infraestrutura do país. Nesse percurso, a regulação deve ser constantemente aprimorada para garantir a qualidade dos serviços e perseguir a sustentabilidade econômico-financeira para concessionários e usuários.

A ampliação e a melhoria dos serviços públicos dependem da capacidade do país de implementar concessões sustentáveis e atrativas, que promovam investimentos e alinhem incentivos para prestação adequada e alocação eficiente de recursos, com ganhos de bem-estar. O aprimoramento e a ampliação das concessões são indispensáveis face ao déficit de infraestrutura persistente no Brasil e aos desafios que se avizinham, que demandam infraestrutura moderna e resiliente para pavimentar o desenvolvimento social e econômico do país.

PESQUISADOR DO FGV CER

450

milhões de reais é o valor investido pela Valec no trecho II da Fiol

3

bilhões de reais são os investimentos previstos para a conclusão do trecho entre Caetité e Ilhéus

537

quilômetros é a extensão de ferrovia no trecho I da Fiol, que será concluído e administrado pela mineradora Bamin



OPINIÃO
DIOGO LISBONA



Sabia que existem casos em que até 70% do valor da tarifa do pedágio, que alguém está pagando neste momento, vai para a quitação de empréstimos e cobrir impostos? A composição exata da tarifa varia de acordo com o tipo de concessão, os investimentos previstos nos contratos e até com a oferta, ou não, de contrapartidas ou participações financeiras do Poder Público.

De modo geral, quanto maior for o investimento exigido das empresas concessionárias, mais caro o pedágio. Se a participação do governo for menor, da mesma maneira. E até mesmo a quantidade de praças de cobrança, que neste caso podem "diluir" o valor pago no decorrer da quilometragem, influenciam na composição da tarifa.

Quando o condutor de um automóvel, caminhonete ou furgão faz o pagamento de R\$ 2,40 numa das praças de pedágio da Via Bahia na BR-324, por exemplo, R\$ 1,68 são distribuídos para obrigações financeiras que nada têm a ver com a operação da rodovia. Segundo o cálculo da empresa, 70% dos valores pagos em pedágios vão para o pagamento de empréstimos com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e tributos (PIS, Cofins, ISS). Os 30% restantes são usados na manutenção da operação que tem um prazo de concessão de 25 anos. "Somente no último ano, foram aplicados R\$ 54,7 milhões na recuperação da rodovia. Teria-mos condição de investir mais R\$ 8 bilhões, caso o Governo Federal realize as revisões quinzenais", destaca o CEO da Via Bahia, José Bartolomeu.

Por mais que a manutenção das estradas seja um serviço público, a Constituição Federal é clara quando diz que o governo pode garantir a prestação de maneira indireta, o que não tira a sua responsabilidade de fiscalização e acompanhamento. É aqui que entram as concessões.

Só o estado tem, atualmente, R\$ 16 bilhões em investimento de contratos de concessões e Parcerias Público Privadas (PPPs) nos mais diversos segmentos, desde transportes, rodovias, entretenimento, aeroportos, saúde e saneamento. Destacamos 10 dúvidas que vão ajudá-lo a entender todas as regras desse jogo. Confira.

ANTT X VIA BAHIA

Existe um processo de arbitragem em andamento: o governo federal cobra da Via Bahia o descumprimento de cláusulas do contrato e a empresa cobra a revisão do contrato. Esse imbróglio provocou a intervenção judicial no preço da tarifa – o reajuste pedido pela empresa foi derubado na justiça a pedido do governo federal. O governo federal deu inclusive autorização para a Empresa de Planejamento Logístico, do Ministério da Infra, de estudar a possibilidade de uma nova concessão das BRs 324 e 116.

O que você sabe sobre concessões?

Regras do jogo 10 dúvidas importantes sobre serviços que todo mundo utiliza no dia a dia

1 COMO SÃO FEITOS OS CONTRATOS DE CONCESSÕES?

FALAR DE CONCESSÃO VAI ESTAR SEMPRE RELACIONADO À PRESTAÇÃO DE UM SERVIÇO PÚBLICO. ISSO QUER DIZER QUE O QUE É TRANSFERIDO PARA INICIATIVA PRIVADA É APENAS A EXECUÇÃO, A TITULARIDADE DO SERVIÇO CONTINUA COM O ESTADO. "OS CONTRATOS DEVEM ESTABELEÇER, SOBRETUDO, O SERVIÇO ESPERADO, O NÍVEL DE QUALIDADE DO SERVIÇO QUE SERÁ PRESTADO, O VALOR QUE SERÁ PAGO, A FORMA DE REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA E AS PENALIDADES QUE PODEM SER APLICADAS À EMPRESA, CASO NÃO CUMPRE O CONTRATO". ENUMERA O AUDITOR FEDERAL DE CONTROLE EXTERNO DO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO, MESTRE EM DIREITO PÚBLICO E PROFESSOR DE DIREITO ADMINISTRATIVO DA UNIRUY, ANTONIO FRANÇA DA COSTA.

2 O QUE PODE SER UM OBJETO DE CONCESSÃO?

NO BRASIL, É COMUM VER VÁRIAS CONCESSÕES, PRINCIPALMENTE, NOS SETORES DE INFRAESTRUTURA, COMO EM AEROPORTOS, PORTOS, FERROVIAS E RODOVIAS. MAS EXISTEM TAMBÉM MODELOS VOLTADOS NA GESTÃO DE SERVIÇOS DE SAÚDE, SANEAMENTO, CULTURA, TURISMO, ESPORTE, LAZER, CIÊNCIA E TECNOLOGIA – A BAHIA, INCLUSIVE, TEM CONCESSÕES NESSES DIVERSOS SEGMENTOS COMO, POR EXEMPLO, O HOSPITAL DO SUBÚRBIO E A ARENA FONTE NOVA. QUEM TIRA ESSA DÚVIDA SOBRE O QUE PODE SER OBJETO DE CONCESSÃO É TAMBÉM O PROFESSOR ANTONIO FRANÇA DA COSTA: "O OBJETO DA CONCESSÃO DEVE SER SEMPRE UM SERVIÇO PÚBLICO. MESMO QUE OCORRA A REALIZAÇÃO DE OBRAS PELA CONCESSIONÁRIA, ESSAS OBRAS SÃO UM MEIO PARA A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO E NÃO O OBJETO PRINCIPAL DO CONTRATO DE CONCESSÃO". ELE ESCLARECE QUE NÃO PODE HAVER CONCESSÃO DE ATIVIDADES TÍPICAS DO ESTADO, COMO AS QUE ENVOLVEM PODER DE POLÍCIA. "ESSAS SÃO ATIVIDADES EXCLUSIVAS DO ESTADO, PRESTADAS SOB REGRAS MUITO MAIS RÍGIDAS, O QUE TORNA INVIÁVEL A SUA PRESTAÇÃO POR EMPRESAS PRIVADAS", COMPLEMENTA.

3 QUAL A PRINCIPAL DIFERENÇA ENTRE DESESTATIZAÇÃO, CONCESSÃO E PRIVATIZAÇÃO?

AQUI, TEMOS TRÊS CONCEITOS DIFERENTES, COMO DESTACA O ESPECIALISTA EM DIREITO ADMINISTRATIVO, CIÊNCIA DE DADOS E BIG DATA ANALYTICS E PROFESSOR DA UNIFTC, RAFAEL FREIRE. SE A CONCESSÃO É A TRANSFERÊNCIA DA EXECUÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO, NA DESESTATIZAÇÃO A PRESTAÇÃO DE UM SERVIÇO PÚBLICO, QUE ERA ANTES REALIZADA PELO GOVERNO, PASSA A SER REALIZADA PELO SETOR PRIVADO, OU SEJA, DEIXA DE SER UMA ESTATAL. "JÁ A PRIVATIZAÇÃO, PODE SE DAR EM SETORES COM REGULAÇÃO ESPECÍFICA, COMO ANEEL, ANATEL, EM QUE A EMPRESA PRIVADA VAI OPERAR SOB CONDIÇÕES E TARIFAS CONTROLADAS POR AGÊNCIAS REGULADORAS".

4 QUAIS OS TIPOS DE CONCESSÃO QUE OPERAM NO BRASIL?

NO GERAL, SÃO QUATRO TIPOS DE CONCESSÕES: A COMUM, A PATROCINADA E ADMINISTRATIVA. DE ACORDO COM O PROFESSOR DE DIREITO ADMINISTRATIVO DA ESTÁCIO, HENRIQUE SILVA DE OLIVEIRA, A PRIMEIRA É DESTINADA AO SERVIÇO PÚBLICO PARA O USO EXTERNO, EM QUE PRATICAMENTE TODO O RISCO DA ATIVIDADE ESTÁ NAS MÃOS DO CONCESSIONÁRIO. A SEGUNDA, TAMBÉM DESTINADA AO SERVIÇO PÚBLICO EXTERNO, PORÉM, CONTA COM A COBRANÇA DE TARIFA AOS USUÁRIOS. JÁ O TERCEIRO TIPO, COMO O PODER PÚBLICO É USUÁRIO, AO MENOS EM PARTE, OS SERVIÇOS SÃO PAGOS DIRETAMENTE PELO ESTADO. MAS E AS PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS (PPPs)? "SÃO MODALIDADES DE CONCESSÃO PATROCINADA E CONCESSÃO ADMINISTRATIVA, VISTO QUE CONTAM COM INVESTIMENTOS DE RECURSOS ORÇAMENTÁRIOS DIRETOS DO PODER PÚBLICO NO CONTRATO, QUANDO QUE NAS CONCESSÕES COMUNS NÃO TEMOS TAL INVESTIMENTO".

5 O QUE A LEGISLAÇÃO DIZ SOBRE AS CONCESSÕES E ONDE ESSE DINHEIRO É INVESTIDO PELO PODER PÚBLICO?

NA VERDADE, NÃO EXISTE UMA LEGISLAÇÃO QUE EXPRESSE PARA ONDE DEVE IR ESSE DINHEIRO QUE ENTRA NOS COFRES PÚBLICOS. É UM RECURSO QUE, EM TEORIA, PODE SER UTILIZADO PARA QUALQUER DESTINAÇÃO PREVISTA NO ORÇAMENTO COMO NA ÁREA DE SAÚDE, EDUCAÇÃO, INFRAESTRUTURA, AMORTIZAÇÃO DE DÍVIDAS. ENTRETANTO, O PROFESSOR DE DIREITO ADMINISTRATIVO, HENRIQUE SILVA DE OLIVEIRA, CHAMA ATENÇÃO, QUE TRAMITA ATUALMENTE NO CONGRESSO NACIONAL UM PROJETO DE LEI Nº 6.296/2019, QUE PRETENDE ALTERAR OS TEXTOS DAS LEIS 8.987/1995 (LEI DE CONCESSÕES) E 11.079/2004 (LEI DAS PPPS). "A MUDANÇA ESTABELECE QUE, NOS SETORES RODOVIÁRIO, FERROVIÁRIO, HIDROVIÁRIO E AEROPORTUÁRIO DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA FEDERAL, OS RECURSOS ARRECADADOS EM PAGAMENTO PELA OUTORGA DA CONCESSÃO, PELA SUA RENOVAÇÃO E PRORROGAÇÃO SERÃO INVESTIDOS, PREFERENCIALMENTE, NA UNIDADE DA FEDERAÇÃO ONDE SE LOCALIZA A RODOVIA, A FERROVIA, O PORTO OU AEROPORTO CONCEDIDO", PONTUA OLIVEIRA.

6 NO CASO DOS PEDÁGIOS, POR EXEMPLO, COMO AS TARIFAS SÃO DEFINIDAS E POR QUE O PREÇO DE UM PEDÁGIO É DIFERENTE DO OUTRO?

O SECRETÁRIO DE INFRAESTRUTURA DO ESTADO, MARCUS CAVALCANTI, ESCLARECE QUE A TARIFA, NO CASO DAS RODOVIAS, DEPENDE MUITO DE UM ESTUDO FEITO ANTES MESMO DA CONCESSÃO. NENHUM CONTRATO É IGUAL AO OUTRO, APESAR DE ALGUNS TRATAREM DO MESMO SERVIÇO. "PRIMEIRO SOMA-SE TUDO QUE A EMPRESA VAI GASTAR EM INVESTIMENTO E DESSE VOLUME ENTRA O REINVESTIMENTO TAMBÉM, OU SEJA, O QUE VAI SER USADO EM REPAVIMENTAÇÃO DAQUI A 10 ANOS? A

ESSA CONTA, ACRESCENTA AÍ, O QUE A CONCESSIONÁRIA VAI GASTAR NA OPERAÇÃO. EM SEGUIDA, SE CALCULA O SEGUINTE: QUANTO SERÁ GASTO AO LONGO DO TEMPO E SIMULA QUANTO ELE VAI PRECISAR TOMAR DE EMPRÉSTIMO PARA CONSTITUIR O CAIXA DO FINANCIAMENTO. COM ISSO, VOCÊ TEM O CUSTO E A DESPESA DO NEGÓCIO. DEPOIS, É CALCULADA A RECEITA". SOBRE O VALOR MÁXIMO COBRADO PELA TARIFA, O TETO É DETERMINADO POR UMA PESQUISA JUNTO AO PROVÁVEL USUÁRIO, COMO COMPLEMENTA CAVALCANTI: "NO TRABALHO DE CONCESSÃO, UMA PESQUISA QUE É MUITO INTERESSANTE E AS PESSOAS NÃO SABEM É QUE QUANDO VOCÊ FAZ O LEVANTAMENTO DE USO, ENTRA O QUESTIONAMENTO SOBRE A INTENÇÃO MÁXIMA DO USUÁRIO EM PAGAR PELO SERVIÇO. COM ESSA TARIFA, EU CONSIGO PAGAR ESSE INVESTIMENTO? E, ENTÃO, VOCÊ AJUSTA NO TEMPO DE DURAÇÃO DO CONTRATO".

7 GERALMENTE, QUAL O TEMPO MÍNIMO E O TEMPO MÁXIMO DE UMA CONCESSÃO? COMO ESSE PERÍODO É DEFINIDO?

SÓCIO DA EMPRESA DE CONSULTORIA TRIBUTÁRIA E SOCIETÁRIA, DE NEGÓCIOS E ASSESSORIA EM TRANSAÇÕES PWC BRASIL, CHRISTIAN GAMBOA, DESTACA QUE MAIS UMA VEZ, TUDO VAI DEPENDER DO CONTRATO DE CONCESSÃO. "GERALMENTE, SÃO PRAZOS BEM LONGOS. A LEI DAS PPPS, ESTABELECE O PRAZO CONTRATUAL MÁXIMO, INCLUINDO RENOVAÇÕES, DE 35 ANOS. PORÉM, A LEI GERAL DE CONCESSÕES, A LEI 8.987/1995, NÃO ESTABELECE UM PRAZO MÁXIMO PARA OS CONTRATOS DE CONCESSÃO COMUM". UM FATOR DETERMINANTE NA DEFINIÇÃO DESSE PRAZO, CONFORME ACRESCENTA O PROFESSOR TITULAR DE ESTRATÉGIA E GESTÃO PÚBLICA NO INSPER E PROFESSOR LICENCIADO DA ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA (UFBA), SANDRO CABRAL, É A EXPECTATIVA DE RETORNO DO SETOR PRIVADO. BOM, QUANTO MAIOR O INVESTIMENTO, MAIOR SERÁ O TEMPO DE DURAÇÃO DE UMA CONCESSÃO. "A CONCESSÃO PRECISA TER UM TEMPO QUE DÊ PARA O SETOR PRIVADO RECUPERAR O INVESTIMENTO FEITO. A CONCESSIONÁRIA COMPARA A EXPECTATIVA DA TAXA DE RETORNO FINANCEIRO COM AS OPORTUNIDADES QUE ELA VAI TER. ESSE É UM DOS ATRATIVOS".

8 NO GERAL, COMO É FEITO UM PROCESSO DE LICITAÇÃO QUE DÁ O DIREITO A CONCESSÃO POR UM DETERMINADO GRUPO OU EMPRESA?

TUDO COMEÇA QUANDO O PODER PÚBLICO REALIZA OS SEUS ESTUDOS SOBRE A OPORTUNIDADE DE SE PRESTAR O SERVIÇO MEDIANTE CONCESSÃO. COM ISSO É ELABORADO O EDITAL DE LICITAÇÃO, E, ANTES DA SUA PUBLICAÇÃO É FEITA UMA CONSULTA PÚBLICA, QUE OUVE AS EMPRESAS INTERESSADAS NO CONTRATO, DEIXANDO CLARO QUAL É O OBJETO DA CONCESSÃO, ÁREA E PRAZO. "DURANTE A LICITAÇÃO TEREMOS UMA FASE DE HABILITAÇÃO E UMA FASE DE JULGAMENTO. NA FASE DE HABILITAÇÃO É AVALIADO SE A EMPRESA REÚNE OS REQUISITOS PARA OFERTAR OS SERVIÇOS, SUA SAÚDE FINANCEIRA, PAGAMENTO DE

TRIBUTOS, ENCARGOS TRABALHISTAS E NÃO EMPREGA MENORES EM TRABALHOS INSALUBRES. EM SEGUIDA, É VERIFICADA QUAL A MELHOR PROPOSTA", RESSALTA O PROFESSOR DE DIREITO ADMINISTRATIVO, ANTONIO FRANÇA DA COSTA. NO JULGAMENTO VAI PESAR CRITÉRIOS COMO O MENOR VALOR DA TARIFA PARA O USUÁRIO, PORÉM, NEM SEMPRE ISSO VAI SER O FATOR DECISIVO. A ESCOLHA PODE SER PELA MAIOR OFERTA DE PAGAMENTO AO PODER PÚBLICO NA OUTORGA DA CONCESSÃO – QUANDO A CONCESSIONÁRIA PAGA AO ESTADO PARA PODER EXPLORAR O SERVIÇO – QUALIDADE TÉCNICA OU A COMBINAÇÃO DA MELHOR TÉCNICA COM A MELHOR TARIFA. "VENCIDA A DISPUTA E ESCOLHIDA A EMPRESA, A AUTORIDADE COMPETENTE HOMOLOGA O PROCESSO, PASSA-SE PARA ASSINATURA DOS CONTRATOS", COMPLETA COSTA.

9 EM QUE SITUAÇÕES A EMPRESA PODE PERDER UMA CONCESSÃO PÚBLICA E O ESTADO REINCIDIR O CONTRATO?

O PROFESSOR DO INSPER E DA ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO DA UFBA, SANDRO CABRAL, ENUMERA ALGUMAS DOS PRINCIPAIS CASOS QUE PODEM LEVAR A SUSPENSÃO DO CONTRATO A QUALQUER MOMENTO PELO ESTADO: "SÃO VÁRIAS AS SITUAÇÕES QUE A EMPRESA PODE PERDER UMA CONCESSÃO. SE ELA NÃO ESTIVER DESEMPENHANDO O QUE ESTÁ NO CONTRATO, APRESENTAR ALGUMA IRREGULARIDADE OU SE O GOVERNO DECIDIR RETOMAR A ATIVIDADE, SÃO ALGUMAS DESSAS PRINCIPAIS MOTIVAÇÕES. QUANDO O SETOR PRIVADO ESTÁ DESEMPENHANDO O SERVIÇO DE UMA FORMA INADEQUADA, O GOVERNO TEM OBRIGAÇÃO DE INTERROMPER ISSO PARA MANTER A GARANTIA DE QUE O SERVIÇO ESTÁ SENDO BEM APLICADO PARA A POPULAÇÃO".

10 O QUE OS GOVERNOS PODEM E NÃO PODEM FAZER EM UM CONTRATO DE CONCESSÃO?

COM BASE NO QUE DIZ A LEI DE CONCESSÕES, O GOVERNO TEM TANTO O DEVER DE FISCALIZAR A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PELA CONCESSIONÁRIA, QUANTO O PODER DE APLICAR PENALIDADE NO CASO DE DESCUMPRIMENTO DE CLÁUSULAS CONTRATUAIS, INCLUSIVE, DE RESCINDIR UNILATERALMENTE O CONTRATO. POR OUTRO LADO, O ESTADO TAMBÉM NÃO PODE DEIXAR DE CUMPRIR SUAS OBRIGAÇÕES LEGAIS COMO, POR EXEMPLO, COLOCAR À DISPOSIÇÃO DA CONCESSIONÁRIA OS EQUIPAMENTOS PÚBLICOS CONDICIONADOS À PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS CONCEDIDOS OU DEIXAR DE FAZER OS PAGAMENTOS PREVISTOS, O QUE PODE GERAR INDENIZAÇÕES A FAVOR DA CONCESSIONÁRIA. PARA O PROFESSOR DE DIREITO ADMINISTRATIVO, ANTONIO FRANÇA DA COSTA, É UMA VIA DE MÃO DUPLA: "ELE TEM O DIREITO DE INTERVIR NA CONCESSÃO PARA GARANTIR QUE OS SERVIÇOS SEJAM PRESTADOS ADEQUADAMENTE. MAS, AO ASSINAR O CONTRATO ASSUME AS RESPONSABILIDADES, SOBRETUDO, SE TRATANDO DAS PPPS, QUANDO O RISCO É COMPARTILHADO COM A INICIATIVA PRIVADA".



DA EUROPA ATÉ A AMÉRICA DO SUL

● 1. CHILE

Pré-qualificação O especialista em Políticas e Indústria da diretoria de Relações Institucionais da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Matheus Braga de Castro destaca a experiência do Chile como um exemplo inovador devido à experiência na concessão de rodovias. Os chilenos adotam um processo de pré-qualificação de projetos, o que leva a um incremento no número de participantes nas licitações, ao apostar no aprimoramento dos editais, trazendo soluções que vão colaborar o aumento da confiança do investidor, minimizando os riscos. Outro ponto que chama atenção está na forma de financiamento, já a fonte desses recursos pode ter origem desde nos capitais de investidores até empréstimos em bancos comerciais, inclusive, estrangeiros.

● INGLATERRA

Presídios Nas concessões de presídios na Inglaterra, a concessionária não é responsável somente pela estrutura, mas também precisa garantir a ressocialização do detendo se quiser receber do governo o percentual pago na concessão. Quem detalha essa experiência é o Líder de Government & Public Services da Deloitte, Elias de Souza: "O valor só é pago ao concessionário se ele conseguir atingir um percentual que reduza a reincidência".

● ESPANHA

Rodovias No caso da Espanha, Matheus Braga de Castro, da CNI traz mais um modelo de concessão rodoviária. Na legislação do país, o governo fica impedido de assumir riscos que aumentem os gastos públicos além do previsto em orçamento. "No modelo espanhol, a legislação impede o governo de assumir riscos que impliquem o aumento do déficit público", esclarece.

A American Land and Leisure opera a Área de Recreação do Estado da Ilha de Brannan, nos Estados Unidos

Muito antes do Brasil

Conheça algumas experiências de concessões em outros países que são consideradas exemplos mundiais do modelo

Um contrato com um terceiro, geralmente uma empresa privada, que concede o direito de desenvolver e explorar economicamente um serviço ou ativo público. O conceito não é novo, porém, não faz tanto tempo assim, que os modelos de concessão ganharam espaço no Brasil, se a gente parar para pensar que o país só começou a abrir as fronteiras para esses investimentos, a partir dos anos 90. Foi assim, que empresas internacionais, como a italiana Enel, a espanhola Iberdrola (controladora da Neoenergia), a portuguesa EDP Energia e a chinesa State Grid (controladora da CPFL Energia), que chegaram por aqui e conquistaram contratos em setores estratégicos.

E se for falar das Parcerias Público Privadas (PPPs), elas começam a ganhar espaço, efetivamente só em 2004, com a criação da Lei das PPPs,

que regulamentou o modelo. Enquanto o Brasil caminhava no aprimoramento do seu próprio processo, muitos países já haviam estruturado propostas inovadoras, principalmente, com destaque para Europa e América Latina. A Espanha, para se ter uma ideia, lá na década de 60 já começava a permitir a entrada do capital privado, sobretudo, nas rodovias. Ao longo do tempo, foram criando mecanismos avançados para atrair cada vez mais novos investimentos.

Ouvimos especialistas no assunto que destacaram a experiência de seis desses países – Chile, Inglaterra, Espanha, Austrália, Estados Unidos e França – que vão mostrar o quanto esse instrumento é importante para impulsionar a exploração de recursos e desenvolver a infraestrutura e prestação de serviços públicos, frente às crescentes limitações fiscais dos estados. Veja na página.

● AUSTRÁLIA

Educação Aqui, Elias de Souza, da Deloitte, cita o que a Austrália vem fazendo em termos de concessão no segmento de educação – área que no Brasil ainda não tem nenhum modelo que dê acesso à iniciativa privada para prestar esse serviço. Os contratos tanto na Educação Básica quanto no Ensino Fundamental precisam garantir que o estudante esteja mais preparado para lidar com as transformações tecnológicas e o mercado de trabalho, diferente de uma formação mais genérica, como acontece na escola pública comum.

● ESTADOS UNIDOS

Parques Nos Estados Unidos, o país tem tentado equacionar as restrições orçamentárias e, ao mesmo tempo, manter em funcionamento os parques estaduais por meio das PPPs, conhecidas como whole park, como exemplifica a professora de Direito Administrativo e Gestão Pública Centro Universitário Jorge Amado (Unijorge) e doutoranda em Relações Internacionais pela Universidade Federal da Bahia (Ufba), Katiani Zape. Neste formato o parceiro privado assume a responsabilidade de operacionalizar e manter o parque, garantindo a viabilidade econômica da unidade, assegurando a preservação das espécies do local.

● FRANÇA

Energia O desenho das concessões de distribuição de eletricidade em países europeus, entre eles a França, é mais um caso de sucesso no modelo de concessões em outros países do mundo. O pesquisador do Centro de Estudos em Regulação e Infraestrutura da Fundação Getúlio Vargas (FGV/CERI), Diogo Lisboa, ressalta que na França e também em países como a Itália e Espanha, os contratos induzem a modernização e digitalização das redes.

BRIAN BAER / DIVULGAÇÃO





Sair do Centro de Salvador em direção à Praia de Cacha Pregos, em Vera Cruz, hoje demanda, nas contas mais otimistas, 1h30. Aproximadamente 23 quilômetros e a Baía de Todos os Santos separam os dois locais. Com a construção da Ponte Salvador-Itaparica, concedida a um consórcio liderado pela chinesa CCCC, é possível que o baiano comece a se referir a um passeio na Ilha, ou mesmo a ida ou retorno ao trabalho como "ir ali". A partir de 2026, Cacha Pregos estará para a área central da capital como hoje está Itapuã, separada por meia-hora de espera.

Em Salvador, o sistema de transportes, que nos últimos anos ganhou a alternativa metrorviária, será reforçado em breve com linhas de BRT, que vão oferecer corredores exclusivos, e de VLT, em substituição aos trens do Subúrbio. No interior da Bahia, uma autorização – novidade prevista no novo marco legal das ferrovias – vai permitir que a Brazil Iron construa 120 quilômetros de ferrovia ligando a mina de ferro nos municípios de Piatã e Abaíra e aumente a movimentação de minério, que hoje já produz significativo impacto econômico para a região.

Nos próximos anos, estão previstos novos investimentos através de concessões que devem modificar significativamente a infraestrutura do estado, encurtando distâncias e tornando a região mais atrativa para a produção de riquezas industriais e agrícolas, além de impulsionar cada vez mais o comércio e os serviços, com a criação de novas fronteiras de desenvolvimento.

Uma ponte ligando os dois lados da Baía de Todos os Santos é um sonho antigo e que deve abrir a possibilidade de desenvolvimento numa região que precisa ser desenvolvida, acredita o secretário de Infraestrutura Marcus Cavalcante. Ele lembra que há 60 anos se cogita a construção do equipamento.

"É algo que será importante não apenas para a ilha em si, mas para a Costa do Dendê e o Sul da Bahia. Basta pensar que em uma hora e meia de viagem será possível sair de Salvador e estar no ponto de atracação para Morro de São Paulo. Essa é a distância que se está hoje em relação a Imbassai", compara. "A redução da distância vai permitir um grande crescimento econômico", acredita.

DESAFIO

Mas o que desafio para a concretização do projeto é tão grande quanto as expectativas que ele desperta, reconhece o secretário. O modelo de concessão da ponte é semelhante ao utilizado no metrô de Salvador, em que durante a execução da obra acontece um aporte financeiro do estado, relacionado a marcos na conclusão das obras.

"Quando forem sendo cumpridas determinadas obrigações, a empresa que detém a concessão terá direito de re-

Ponte Salvador-Itaparica vai aproximar Região Metropolitana de Salvador do Sul da Bahia



Novos projetos vão encurtar distâncias

Desenvolvimento
Obras de mobilidade ou para favorecer escoamentos de cargas devem impactar a estrutura econômica do estado da Bahia nos próximos anos

●● A infraestrutura é um grande negócio para investidores nacionais ou estrangeiros
Marcello Costa

Secretário Nacional de Transportes Terrestres do Minfra

ceber parcelas pagas pelo estado para ressarcir parte dos investimentos", explica. "O restante dos recursos será pago a partir de investimentos do próprio grupo, tanto com recursos próprios, quanto aqueles que buscar no mercado financeiro", diz.

Após a conclusão da obra, o grupo passará a ter o direito de cobrar pedágio pelo acesso à ponte, além de uma contraprestação anual de valor inicial de R\$ 50 milhões, explica.

Outro novo projeto, em fase de terraplanagem, é o do novo terminal rodoviário de Salvador, em Águas Claras, destaca o secretário. O grupo Nova Rodoviária, ligado à Sinar, já iniciou as obras. "Como região metropolitana, a rodoviária é o que a gente pode considerar um novo centro propulsor para o desenvolvimento não apenas de Salvador, mas da própria região metropolitana", acredita.

Entre os projetos novos, ele cita ainda um novo aeroporto para a Costa do Descobrimento. Existem ainda estudos, com previsão de leilão até o final do próximo ano, para as concessões das Ceasas, de parques estaduais e seis aeroportos: Costa do Descobrimento, Valença, Lençóis, Paulo Afonso, Bom Jesus da Lapa e Senhor do Bonfim. O estado ainda analisa a possibilidade de conceder o Hospital Metropolitano, de acordo com informações da assessoria da Sefaz.

NOVAS RODOVIAS

No setor rodoviário, a expectativa é de que o Brasil receba 26 mil quilômetros de novas rodovias nos próximos anos, estima a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR). De acordo com o presidente da entidade, Marco Aurélio Barcelos, o setor irá mais do que duplicar de tamanho.

Para ele, um dos desafios é esclarecer a opinião pública sobre as vantagens e benefi-

cios gerados pelas operações. O outro é fortalecer a segurança jurídica nos contratos. "Será ainda necessário garantir a segurança jurídica dos contratos, os quais, por vezes, têm sido colocados em risco por propostas populistas e oportunistas", ressalta.

Na Bahia, a BR-101 está entre as que o governo federal estuda licitar. Além dela, o trecho da BR-116, entre Feira de Santana e o estado de Sergipe, está em análise, diz o secretário nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura (Minfra), Marcello Costa. "Acreditamos que no primeiro trimestre estejamos com os estudos prontos para serem submetidos ao Tribunal de Contas da União".

ALTERNATIVAS

Segundo Marcello Costa, existe uma compreensão por parte do governo federal de que o país possui uma defasagem em sua infraestrutura que não será superada apenas com recursos públicos.

"Existe um movimento que vem crescendo, de acreditar em planejamento para melhorar a infraestrutura e a disposição de seguir esse planejamento", destaca. Ele cita o Plano Nacional de Logística 2025, que está se transformando em um plano para 2035, e diz que o documento apresenta um cenário com um volume de projetos muito acima da capacidade do governo de dar conta com recursos do Orçamento da União.

Segundo Marcello Costa, ao olhar o tamanho da demanda e os recursos disponíveis nos cofres públicos fica claro que fazer concessões à iniciativa privada se mostra claramente como a única solução viável. "A infraestrutura é um grande negócio para investidores nacionais ou estrangeiros e nós precisamos dividir com eles essa responsabilidade".

"A gente tem uma carteira de projetos que espelha a rea-



DIVULGAÇÃO



lidade de que precisamos investir em todas as modalidades de transportes. Essa carteira, além de multimodal, tem investimentos expressivos", ressalta. Segundo ele, o volume de recursos provenientes de investimentos já contratados ou previstos para serem oficializados até o final do ano que vem beira os R\$ 250 bilhões.

Marcello Costa explica que os contratos tem prazo médio de 30 anos, mas com previsão de aportes concentrada na próxima década. "Isso significa R\$ 25 bilhões em infraestrutura multimodal a cada ano no país. Quando a gente compara com a nossa realidade, de R\$ 5 bilhões, R\$ 6 bilhões, do orçamento do Ministério da Infraestrutura, fica claro que não temos muitas opções", diz.

Segundo o secretário, entre 2019 e 2021 já foram leiloados e passados à iniciativa privada um total de 74 ativos, sendo 29 terminais portuários, através de processos de arrendamentos e 34 aeroportos, entre eles o de Salvador, seis ferrovias e cinco rodovias.

"Se formos separar o que já foi licitado, o total de investimentos já perfazem R\$ 73,9 bilhões. Se formos comparar isso com os R\$ 6 bilhões do Orçamento deste ano, fica clara a importância das concessões", ressalta Costa. Além deste volume, que representa os investimentos obrigatórios a serem realizados pelas empresas que venceram os leilões, ainda está previsto R\$ 17,09 bilhões em outorgas, que são valores pagos ao governo.

As contas são de que este volume de investimentos deve impactar o mercado de trabalho no Brasil, gerando cerca de 1 milhão de empregos, levando-se em conta as oportunidades diretas, indiretas e as criadas pelo fator renda.

Do total de 74 ativos, 31 foram a leilão em 2021, gerando 351 mil empregos.

INTERESSES DOS USUÁRIOS PRECISAM SER RESPEITADOS

Ter mais atenção em relação às demandas de quem vai utilizar as concessões é o caminho para que as concessões sejam bem sucedidas, acredita o diretor da Associação dos Usuários de Portos da Bahia (Usuport), Paulo Villa. Segundo ele, problemas em projetos transferidos para a iniciativa privada poderiam ser evitados se os governos ouvissem mais os donos das cargas, que irão utilizar a infraestrutura.

O diretor da Usuport explica que muitos contratos são feitos com base na cobrança da menor tarifa dos usuários. "Nem sempre quem oferece a menor tarifa vai oferecer o melhor serviço", avisa. Para ele, o Poder Público precisa dialogar tanto com as candidatas a concessionárias, quanto com quem vai utilizar a concessão. Ele pede ainda que a União, estados e municípios busquem fortalecer as estruturas para a regulação e fiscalização dos serviços.

"O político está sempre tendo um diálogo intenso com as concessionárias ou candidatas e um diálogo muito pobre com os usuários. E os usuários é quem sentem na pele as dificuldades de infraestrutura", destaca. "É importante criar e modernizar a infraestrutura, mas é importante atentar para as necessidades do cliente, que somos nós. A gente precisa utilizar esses problemas como um aprendizado para o futuro".

"Você só consegue desenvolvimento com educação e com infraestrutura e a que temos aqui na Bahia, de modo geral, é antiga e inadequada aos tempos atuais", avalia Villa. Apesar dos investimentos realizados, ele considera que o estado ainda está distante do que precisa, em comparação com as "dimensões econômicas e espaciais que possui".

Um exemplo claro, aponta, está no sistema ferroviário. Para Villa, a possibilidade de o governo conceder autorizações para investimentos, prevista no novo marco do setor, vai facilitar o desenvolvimento da malha férrea. "Agora, passamos a ter um modelo de autorizações, que é simples para a iniciativa privada explorar linhas novas ou já existentes", acredita.

Um exemplo da defasagem no transporte ferroviário, cita, é o cálculo de que apenas 100 mil toneladas, dentre as 38 milhões de toneladas de cargas movimentadas pelos portos da Baía de Todos os Santos, foram movimentadas por ferrovias.

Segundo o secretário nacional de Transportes Terrestres, Marcello Costa, as conversas com o setor produtivo na Bahia ajudaram a melhorar o processo de renovação antecipada da Ferrovia Centro-Atlântica.

CONCESSÕES: RUMO A UM FUTURO MELHOR

Na segunda metade do século XIX, a maioria das ferrovias que cortavam os territórios baiano e brasileiro em geral eram concessões. Mais tarde o entendimento passou a ser de que serviços públicos deveriam ser prestados pelo Estado, diretamente ou através de controladas. Num cenário de crise econômica, já nos anos 90, verificou-se que a capacidade de investimento estatal era insuficiente para a constituição de uma infraestrutura capaz de proporcionar crescimento.

Mesmo em outros países, a forma de prestação dos serviços públicos, em particular os de infraestrutura, tem sido alterada ao longo do tempo, ora predominando um modelo, ora outro. Mais do que uma questão ideológica, deve se ter em mente a realização de investimentos e a qualidade do serviço. Nesse sentido, cabem observações sobre a evolução recente e as perspectivas dos marcos regulatórios das atividades privadas na infraestrutura.

Ao contrário das privatizações, em que os ativos passam para a propriedade privada definitivamente, nas concessões é previsto o retorno dos empreendimentos para o governo, após concessionários assumirem riscos por um período de tempo longo o suficiente para viabilizar os necessários investimentos. Há também as Parcerias Público-Privadas (PPP), que são um tipo particular de concessão em que o governo entende que as tarifas não garantem o retorno do empreendimento, entrando com parcela dos recursos (concessão patrocinada), ou, na concessão administrativa, em que o usuário é o setor público, ele mesmo paga as contraprestações. A principal vantagem das concessões é a possibilidade de uma prestação de serviços mais eficiente, oriunda não apenas da disponibilidade de recursos, mas também da flexibilidade de gestão por parte do parceiro privado. Para funcionar, entretanto, são importantes a definição de metas de desempenho e o controle governamental – preferencialmente via agências reguladoras independentes e contratos bem amarrados. Talvez pela falta desses mecanismos algumas concessões não tenham obtido bons resultados.

Alterações legislativas recentes ou em andamento apontam para uma melhora do quadro. A Lei 1406/2020 define novo marco regulatório para o saneamento básico, com metas de desempenho e de universalização dos serviços, além de regras que estimulam a livre concorrência e a sustentabilidade, fomentando os investimentos privados. Já há forte movimento de entrada de empresas privadas no setor.

O PLS 261/2018, similar à MP 1065/2021, recém aprovado no Senado, institui novo marco legal para as ferrovias. Com a figura da autorização, existente em outros setores, tem amplo potencial para viabilizar o serviço em distâncias menores (short lines), destravar investimentos e integrar a malha. Seguir nessa linha certamente traz um futuro promissor.

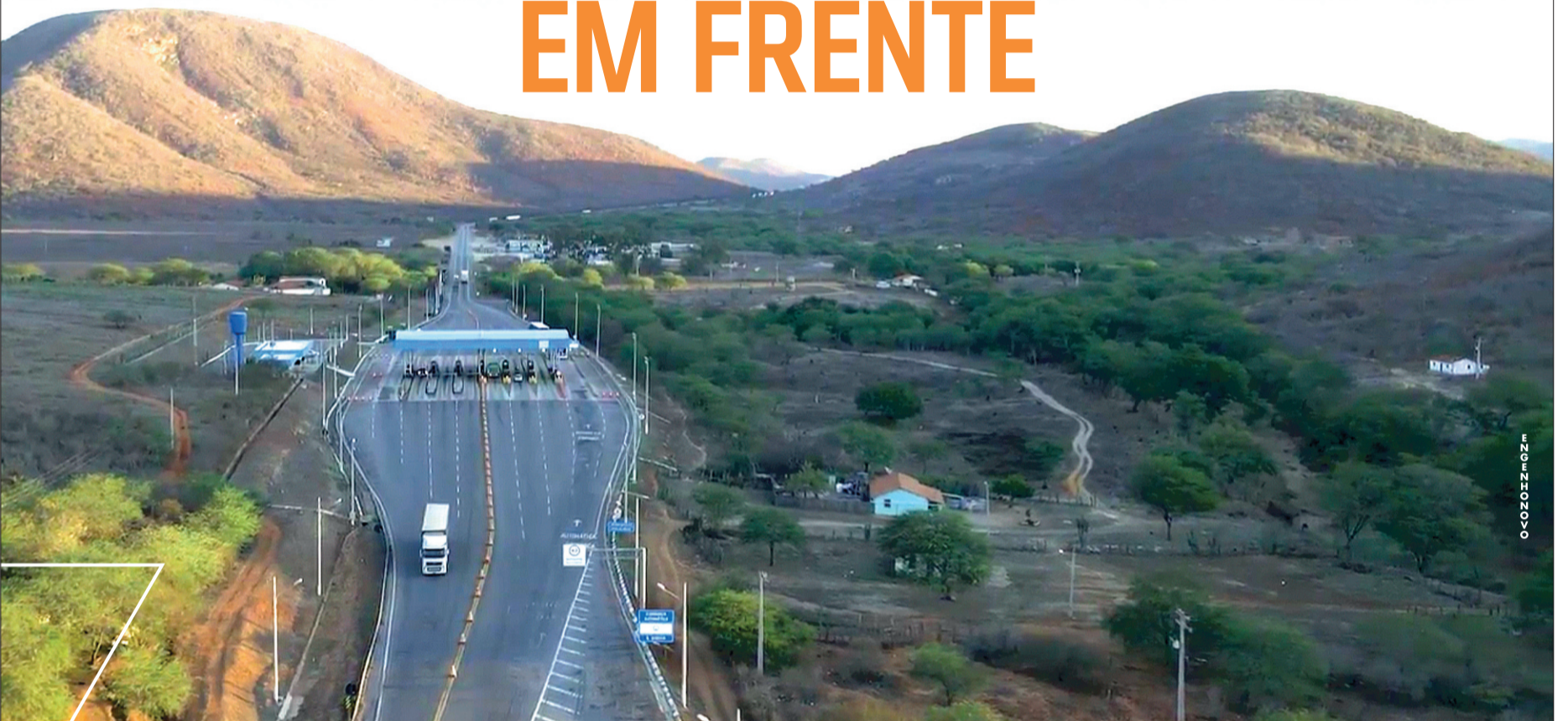
SUPERINTENDENTE DA FIEB E PROFESSOR DA UEFS



OPINIÃO VLADSON MENEZES



SEGURANÇA PARA VOCÊ E A BAHIA SEGUIREM EM FRENTE



OKOZONEN

A VIABAHIA administra 680km de estradas de concessão, entre as BRs 116 e 324. São trechos federais e estaduais, importantes para a economia do país, que conectam a Bahia aos outros estados do Nordeste e com o Centro-Oeste, Sudeste e Sul.

Nosso trabalho é zelar pela segurança das pessoas que utilizam nossas rodovias. Para isso, investimos cada vez mais em infraestrutura de apoio ao usuário da concessionária, para que ele faça seu trabalho ou passeio com tranquilidade, conforto e segurança.

Todo esse esforço e cuidados vêm se refletindo nos principais números dos indicadores, como na diminuição de acidentes com morte e no total de acidentes.

É assim que a VIABAHIA trabalha, colocando a segurança sempre em primeiro lugar, para que você e o nosso estado possam continuar seguindo em frente.

Mais segurança 2015-2020

*Menos 32% acidentes
com morte*

*Menos 15% total
de acidentes*

*237 atendimentos
por dia*

*10 atendimentos
por hora*

 **VIABAHIA**
Pela VIA, a Bahia vai