

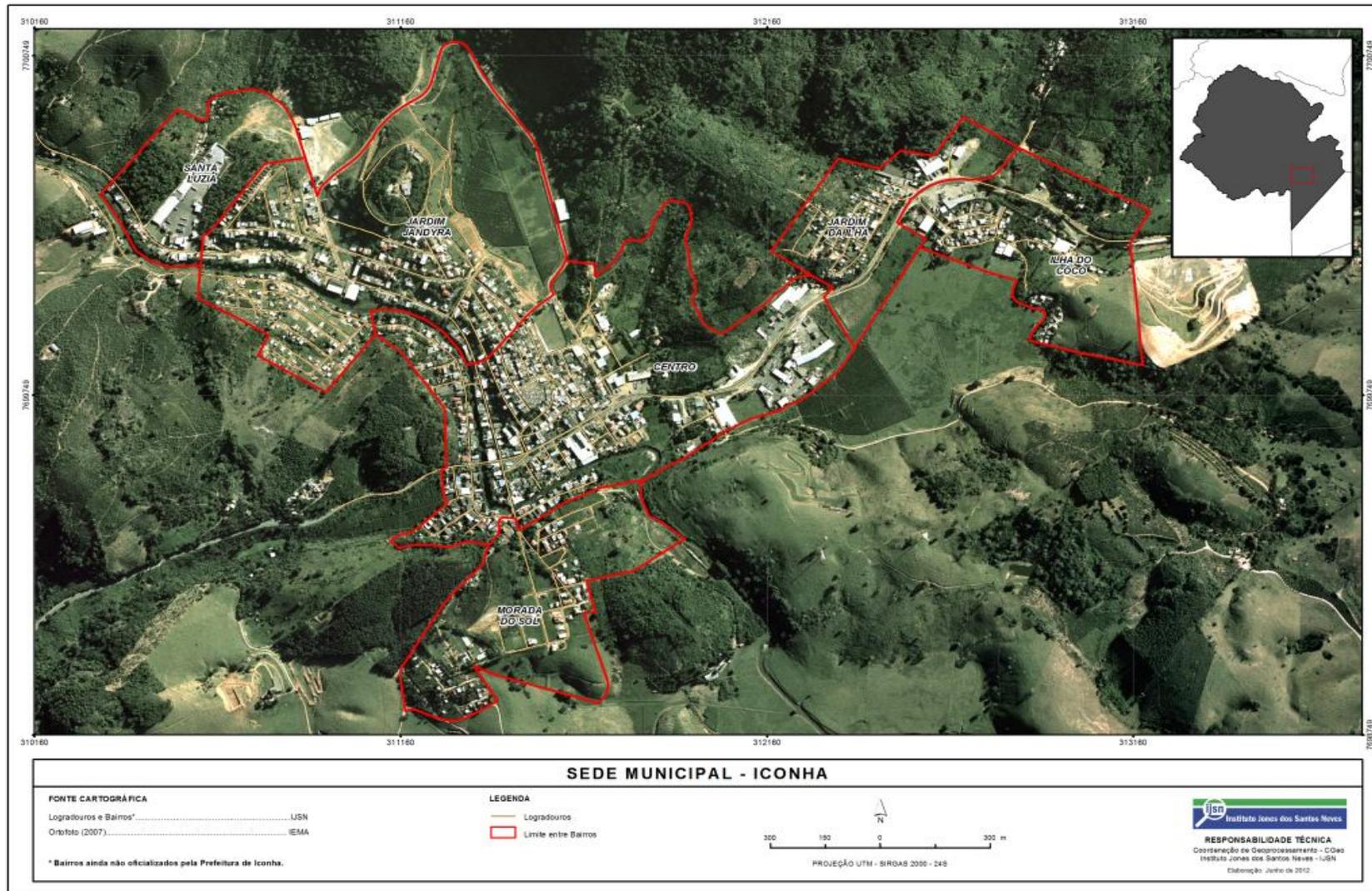
## **ANÁLISE DOS IMPACTOS À ECONOMIA DE ICONHA/ES COM A PROPOSIÇÃO DO CONTORNO**

Observa-se a interferência da BR-101/ES na área de estudo que afeta o município de Iconha/ES, entre o km 373 e 375. Trata-se da travessia da área central do perímetro urbano, em trecho de aproximadamente 2,2 km. densamente habitado e com expressivo volume de tráfego que requer o mais rápido ordenamento. Esse conflito entre a rodovia e área urbana é histórico e não é o único: remonta à implantação da rodovia nos anos 1950, porém, não deprime o inquestionável papel da BR-101/ES como fator relevante na integração nacional.

A realidade da matriz de transporte brasileira é fundada sobre o transporte rodoviário. A duplicação da BR-101/ES, por se tratar de uma rodovia de importância nacional, se justifica no sentido de restabelecer e elevar a qualidade das condições de trafegabilidade. Com as obras de duplicação, e conseqüente oferta de uma infraestrutura condizente, representa vetor de redução dos custos operacionais, contribuindo no fomento da economia regional em toda a sua potencialidade para o turismo, indústria extrativa e aumento da produtividade nas operações dos portos do Espírito Santo, pela maior fluidez logística dos produtos que transitam de exportações e importações, e que devem ser realizadas dentro de padrões internacionais.

Logo, há uma nova dimensão tecnológica e um novo cenário de trocas globalizadas que exige a modernização e redução de custos de logística, com benefícios a toda sociedade. Todavia, avançar na modernização demanda critérios socioambientais sustentáveis sob os quais deve pautar o projeto de duplicação da BR-101/ES.

Assim, se pelo lado econômico pode-se avaliar, de forma geral, o efeito benéfico dos investimentos na duplicação da rodovia, por outro lado, e talvez, mais importante, está no fato de ordenar e dar maior segurança ao tráfego em benefício da sociedade, dos usuários e mais diretamente das populações lindeiras.



**Figura 1: BR-101/ES no Perímetro Urbano Central de Iconha/ES.**  
Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves

Para restabelecer a harmonia entre o município de Iconha/ES e a operação da rodovia BR-101/ES, o projeto de engenharia prevê a construção de um contorno o qual não somente encontra amparo em um novo cenário que demanda novos investimentos na infraestrutura rodoviária e o equilíbrio dos preços relativos de transporte dos produtos, mas, sobretudo, no custo social e ambiental que hoje representa a rodovia para o município. Isto porque é recorrente a manifestação da população quanto à poluição, a insegurança decorrente dos acidentes e dos atropelamentos causados pelo intenso tráfego de passagem que corta a área central da cidade, cuja gravidade envolve frequentes perdas humanas e materiais.

A rodovia BR-101/ES, no trecho que atravessa o perímetro urbano de Iconha/ES apresenta elementos fixos - semáforos, cruzamentos em nível, redutores de velocidade - que resulta no que a literatura de engenharia de tráfego denomina de “fluxo interrompido” (GOLDNER, 2010). Mesmo considerando as características físicas da seção central do trecho urbano (na verdade uma avenida de sentidos opostos com canteiro central e pavimento de pedra), esta dispõe de apenas uma faixa de rolamento de cada lado, sendo a outra autorizada o estacionamento longitudinal. Por essa seção trafega um volume diário médio<sup>1</sup> de 8.923 veículos (ajustados para uma contagem volumétrica de 24 horas). O volume de ônibus, caminhões e caminhões pesados de longa distância é 30% do valor total. No período que vai de 0:00 h as 06:00h o volume de ônibus, caminhões e caminhões pesados de longa distância é de 352 veículos, ou 4% do total diário.

O Instituto Jones dos Santos Neves reporta em seu anuário de 2009 sobre Iconha/ES, que em 2008 havia uma frota de caminhões e caminhões-trator de 1.663 veículos. Ou seja, o número de caminhões que transitava em 2005 no período noturno pela via que corta a cidade correspondia à 21% da frota do município em 2008 (IJSN 2009). Cabe lembrar que o município é conhecido como a “Capital Nacional dos Caminhoneiros”.

Ao se levar em conta que a contagem de 2005 foi realizada em plena expansão econômica do País, faz-se supor que as atualizações de volume devam registrar valores superiores à época, o que eleva o potencial desconforto sobre a população. Ademais, ocorreram evoluções nas características físicas dos veículos com vistas ao aumento da tonelagem transportada, fato que determina maior potência de motores e conseqüente maiores emissões de poluentes.

---

<sup>1</sup> VDM considerado para o Projeto Básico



**Figura 2: Fluxo Interrompido e Cruzamentos em Nível.**  
**Fonte: Street View - Google Earth**

Assim, em razão do intenso movimento de veículos e caminhões pesados de longa distância, em uma via essencialmente urbana, o nível de serviço logístico é instável – velocidade e manobrabilidade – com circulação forçada a velocidades baixas e filas frequentes, que levam a congestionamentos prolongados ao longo do dia, quando a variável poluição por CO<sub>2</sub> afeta ainda mais a população.

Cabe observar que na avenida que constitui a BR-101/ES dentro do perímetro urbano, existe um comércio consolidado, representado por farmácias, padarias, restaurantes, lojas de eletrodomésticos, implementos agrícolas, postos de combustíveis, etc., em ambos os lados das vias de rolamento. É provável que os argumentos dos lojistas de que perderão vendas (alguns indicam até 30% da clientela) possam explicar alguma realidade. Entretanto, ainda que o fosse, não é razoável sobrepor essa visão aos riscos de segurança, forte poluição e perdas de vidas a que toda a sociedade local está exposta na Av. Coronel Antonio Duarte (denominação municipal do trecho urbano central da BR-101/ES em Iconha/ES).

O consumidor, seja local, seja aquele em trânsito, está atento tanto à insegurança e instabilidade que a rodovia traz, bem como à disponibilidade de produtos, sua variedade, sua qualidade, etc., pelo comércio local. Portanto, não é esperado o deslocamento do perfil dessa demanda do comércio localizado (seção central), em níveis que abram questionamentos quanto à retirada da rodovia do centro da cidade.



**Figura 3: Av. Coronel Antonio Duarte (Trecho urbano da BR 101/ES em Iconha). Seção Central, com Comércio Diversificado, Tráfego Intenso e Conflito com Pedestres.**  
**Fonte: Street View - Google Earth**

Com o quadro ilustrativo das finanças públicas de Iconha/ES, observa-se que em 2009 (IJSN, 2009) da Receita Tributária que compõe as Receitas Correntes do município, o ISS (comércio e serviços) participa em R\$ 666,62 mil, de um total de R\$ 1.442,29 mil. Ou seja, corresponde a 46% dos tributos arrecadados. Entretanto, o município não tem seus investimentos e despesas correntes lastreados na receita tributária e sim nas receitas correntes, onde se contabilizam o FPM, Royalties, Cotas de ICMS e IPVA, itens que somaram em 2008 o valor de R\$ 20.607,27 mil (Tabela 1).

Esse montante adicionado às “Outras Receitas Correntes” (multas e juros) e à Receita Tributária resultou no valor de R\$ 24.488,72 mil. E nesse montante o ISS cai para uma participação de 2,7%. Cabe atualizar que a variação acumulada do volume de vendas no varejo em todo o estado do Espírito Santo no período de dezembro de 2013 a novembro de 2014 foi de - 0,2% (IJSN/SEP 2014). Assim, supondo que possa haver uma redução no comércio existente na seção central da via em Iconha/ES e assumindo que parte dessa redução possa estar vinculada à atual operação da BR-101/ES, os efeitos sobre as finanças municipais são administráveis e não se contrapõem aos impactos socioambientais positivos da decisão de investir nas obras de implantação do contorno.

**Tabela 1: Receita Municipal de Iconha/ES - 2008**

Discriminação	Valor Corrente em Mil Reais	%	Receitas Tributárias em Mil Reais	%	Transferências Correntes %
<b>Receitas Correntes</b>	<b>24.488,72</b>	<b>100%</b>			
<b>Receita Tributária</b>			<b>1.442,29</b>	<b>100%</b>	
IPTU	210,05	0,86%	210,05	14,56%	
ISS	666,62	2,72%	666,62	46,22%	
ITBI	99,38	0,41%	99,38	6,89%	
IRRF	100,91	0,41%	100,91	7,00%	
Taxas	273,45	1,12%	273,45	18,96%	
Outros	91,88	0,38%	91,88	6,37%	
Outras Receitas Correntes	2.439,16	9,96%			
<b>Receitas de Transferências Correntes</b>	<b>20.607,27</b>				<b>100%</b>
FPM	6.093,82	24,88%			29,57%
Royalties + Participações Especiais + FEP <sup>1</sup>	640,90	2,62%			3,11%
Cota ICMS	4.418,08	18,04%			21,44%
Cota IPVA	1.671,36	6,83%			8,11%
FRDR <sup>2</sup>	430,82	1,76%			2,09%
Demais Receitas de Transferências Correntes <sup>3</sup>	7.352,28	30,02%			35,68%

(1) Fundo Especial de Petróleo.

(2) Fundo para Redução das Desigualdades Regionais.

(3) Além de multas e juros da dívida ativa, esta conta engloba outras receitas correntes não descritas na tabela.

**Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves.**

O comércio diante de um novo quadro, a menos que seja uma perda definitiva de clientela (o que não é o caso), tende a se ajustar as novas situações e ter rápida capacidade de adequação e resposta.

Há no País e no âmbito estadual, instituições como o SEBRAE e a ADERES - Agência de Desenvolvimento das Micro e Pequenas Empresas e do Empreendedorismo do Espírito Santo, que orientam pequenos e micro empresários a enfrentar novos desafios. O próprio Tribunal de Contas do Estado – TCE/ES promove a aplicação da Lei Complementar nº 123 (Lei Geral da Micro e Pequena Empresa) na diretriz de ordenar, incentivar e garantir a participação de pequenos empreendedores nas licitações públicas municipais. Para esse fim o TCE tem um Protocolo de Intenções

com o SEBRAE/ES, no sentido desta instituição colocar-se como agente/instrumento da disseminação e fortalecimento dos micros e pequenos empresários capixabas de maneira que estejam qualificados e habilitados, conforme a própria orientação do TCE/ES nas compras do Poder Público municipal.

O Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo – BANDES, entidade vinculada ao Governo do Estado, por sua vez, tem forte atuação no crédito (Nosso Crédito) para a micro e pequena empresa e no crédito rural, ao financiar a implantação, a ampliação, a formalização e a modernização de empresas e empreendedores dos vários setores da economia local (agropecuária, indústria e serviços), inclusive com assessoramento técnico.

Este é portanto o caminho alternativo pelo qual o empreendedor da duplicação da rodovia deve motivar o Poder Público local, como suporte à minimização dos eventuais impactos ao comércio. Mas, não poderá se responsabilizar por indenizações por potenciais reduções de vendas do setor varejista. Com efeito, deve buscar no âmbito das instituições federais e estaduais especializadas formas que permitam a cooperação com o município no sentido de orientar o empresário diretamente impactado, com ações estratégicas diante da nova realidade e fomentar, dentre outros, dois benefícios mais claros: primeiro, manter e dinamizar o comércio para atendimento dos consumidores locais, inclusive com descoberta de novas vocações e, por consequência, minimizar sua perdas potenciais; segundo, os consumidores regionais de passagem, e que já conhecem o comércio local, manter seus hábitos e suas expectativas quanto aos produtos que procuram, conferindo dessa forma fidelidade aos nichos de oferta. À medida que a operação do contorno viário se consolida devem ocorrer alterações de hábitos de circulação, então sem conflitos, aos quais rapidamente a sociedade como um todo se adequará.

O empreendedor deve promover ainda ao município de Iconha/ES outra medida mitigadora a qual se insere no Programa de Passivos Ambientais: trata-se da restauração do trecho de aproximadamente 2,2 km da rodovia que corta o centro urbano da cidade, que deve se somar às ações de revitalização do comércio potencialmente impactado.

Por outro lado, o empreendedor deverá, na elaboração do Projeto Básico de engenharia, definir a localização do que se pode denominar de “Área(s) de Conveniência” na via de contorno, onde poderão estar concentrados serviços de abastecimento de combustíveis, comércio, lanchonetes, restaurantes, etc., de acordo

com a legislação de uso e ocupação do solo da municipalidade. À municipalidade, por sua vez, caberá estabelecer e reforçar a abrangência da legislação em relação a preservação de toda a área adjacente à nova faixa de domínio da via de contorno, como zona rural e não edificável, evitando dessa maneira eventuais ocupações irregulares no futuro.

Finalmente há no município, conforme as pesquisas realizadas, um artesanato forte, principalmente da fibra da banana. Propõem-se como uma das medidas mitigadoras que sejam identificados esses artesãos que atuam no trecho a ser desviado (centro de Iconha) e seja criado um ponto de artesanato na “Área(s) de Conveniência” do novo contorno, como forma de incentivo a essa atividade artística.

Assim, as expectativas e percepções da sociedade local quanto ao deslocamento do tráfego da BR-101/ES da área central devem passar gradativamente do estágio de apreensões e discordâncias para as de adequações naturais no cotidiano, quando então será possível constatar que a implantação do contorno viário se configurou como uma necessidade absoluta e urgente. Ou seja, um impacto positivo de elevada significância e irreversível.

**FONTES DE PESQUISA**

BANDES - Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo. Disponível em: <http://www.bandes.com.br/Site/Dinamico/Show?id=82>. Acesso em janeiro de 2015.

ESPÍRITO SANTO. Instituto Jones dos Santos Neves - IJSN; Perfil Municipal – Metrópole Expandida Sul – Iconha; Microrregião Administrativa 3. Vitória, ES, 2009. Disponível em: [http://www.ijsn.es.gov.br/Sitio/images/flippingbook/perfil2009/Metropole\\_Expandida\\_Sul/Iconha.pdf](http://www.ijsn.es.gov.br/Sitio/images/flippingbook/perfil2009/Metropole_Expandida_Sul/Iconha.pdf). Acesso em janeiro de 2015.

FIGUEIREDO, K.F.; FLEURY, P. F.; WANKE, P. (Eds.). Logística e Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: Planejamento do Fluxo de Produtos e dos Recursos. São Paulo: Editora Atlas, p. 313-324, 2003. *In* Wanke, Peter; Fleury, Paulo Fernando - Estrutura e Dinâmica do Setor de Serviços no Brasil - Transporte de Cargas no Brasil: Estudo Exploratório das Principais Variáveis Relacionadas aos Diferentes Modais e às suas Estruturas de Custos — Capítulo 12 – 2006.

GOLDNER, Lenise G. – Análise de Capacidade de Vias com Base no HCM 2010; UFSC, Centro Tecnológico, Departamento de Engenharia Civil; ECV 5129 Engenharia de Tráfego. Disponível em: [http://pet.ecv.ufsc.br/arquivos/apoio-didatico/APOSTILA\\_HCM\\_2010.pdf](http://pet.ecv.ufsc.br/arquivos/apoio-didatico/APOSTILA_HCM_2010.pdf). Acesso em janeiro de 2015.

WANKE, Peter; FLEURY, Paulo Fernando - Estrutura e Dinâmica do Setor de Serviços no Brasil - Transporte de Cargas no Brasil: Estudo Exploratório das Principais Variáveis Relacionadas aos Diferentes Modais e às suas Estruturas de Custos — Capítulo 12 – 2006. Disponível em: [http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/capitulo\\_12\\_transportes.pdf](http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/capitulo_12_transportes.pdf). Acesso em janeiro de 2015.