

FORMAS DE FINANCIAMENTO DE PROJETOS DE MOBILIDADE URBANA EM MANAUS

Alinne Beatriz de Macedo Sparano

Graduada em Ciências Contábeis pela Universidade Federal do Amazonas. ORCID iD <http://orcid.org/0000-0002-5951-903X>. E-mail: alinne.sparano_@hotmail.com

Resumo: Trata da forma de financiamento de um projeto de mobilidade urbana em Manaus, que pode abrir precedente para outros projetos. O projeto é de Roger Pamponet, professor de arquitetura da UFAM, e fala a respeito de uma plataforma ciclista que possui 18 quilômetros de extensão, ligando as zonas Centro-Oeste, Centro-Sul e Zona Leste. Sabe-se que a mobilidade urbana na capital amazonense é precária e precisa de mudanças impactantes e urgentes. O artigo traz a seguinte questão de pesquisa: de que forma o município pode constituir parcerias para financiar projetos de mobilidade urbana? Tem como objetivo demonstrar possibilidades de financiamento autossustentável a um projeto de mobilidade urbana através do Método de Valoração Contingente e de Parcerias Público-Privadas. Tem como objetivos específicos descrever as possibilidades legais da contratação de empresas particulares para construção e manutenção de projetos de mobilidade urbana e estimar um valor contingente do projeto de mobilidade urbana, considerando a disposição a pagar pedágio dos potenciais usuários. Os resultados alcançados com as pesquisas deixam evidente que é possível a construção da plataforma ciclista por meio do método de valoração contingente, podendo ser realizado também para outros projetos.

Palavras chaves: Mobilidade urbana. Financiamento. Valoração contingente.

FORMS OF FINANCING OF URBAN MOBILITY PROJECTS IN MANAUS

Abstract: Focus on financial types of an urban mobility project in Manaus, which may set precedents for future projects. The project is of Roger Pamponet, professor of architecture of the UFAM, and talks about a platform cyclist who has 18 kilometers of extension, linking the areas West, South and East. It is known that urban mobility in the capital city is poor and in need urgent and shocking changes. This article presents the following survey question: In which way may the city establish partnerships in order to finance projects of urban mobility? The question is answered throughout the survey that has as its main objective showing possibilities of self-sustainable funding for an urban mobility project through the Method of Contingent Valuation and Public-Private Partnerships, being both of them the methodologic procedures. It has as specific objectives describing the legal possibilities of hiring private companies to the construction and maintenance of urban mobility projects and estimating the contingent value of the urban mobility project, considering the potential users' willingness to pay a toll. The results were as expected: It becomes clear that it is possible to build a cyclist platform by means of the method of contingent valuation, and having the possibility of also applying this method for other projects.

Key words: Urban mobility. Finance. Contingent valuation.

Artigo recebido em 12/07/2017

Aceito para publicação em 14/08/2017

Introdução

Manaus é uma cidade com inúmeros problemas na área de mobilidade urbana. Conforme os dados do IBGE (GARCIA, 2016), a capital do estado do Amazonas tem mais de 2,0 milhões de habitantes. A cidade continua tendo um sistema viário precário, com plano de mobilidade urbana ineficiente e trânsito em todas as zonas da cidade.

Segundo o Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Amazonas (CAU/AM) (GARCIA, 2016), Manaus possui inúmeros projetos de mobilidade urbana que se quer foram implantados. O orçamento da prefeitura nas últimas três administrações ultrapassa os R\$ 20 bilhões em uma década. É evidente a necessidade de realização de projetos como o sistema binário, anel viário, BRT (Bus Rapid Transit), monotrilho, passagens subterrâneas, viadutos e ciclovias.

A capital Amazonense vive em meio de uma crise financeira que afeta também todo o país. Logo, faz com que o poder público tenha muitas restrições orçamentárias, limitando os gastos da receita global e reduzindo os gastos com despesas.

Apesar das restrições, Manaus é a segunda cidade que mais cresce no país e que tende a continuar crescendo até 2020, de acordo com o relatório da fundação britânica City Mayors (centro de estudos dedicado a temas urbanos). Segundo os dados do IBGE (GARCIA, 2016), Manaus é a 7ª cidade mais populosa do Brasil.

De acordo com o Departamento Estadual de Trânsito do Amazonas (DETRAN-AM) (GARCIA, 2016), a frota de Manaus passou a ter mais 19 mil novos veículos, dentre eles carros, caminhões, motocicletas e picapes. Atualmente são 706 mil carros, com uma média de 2 mil veículos emplacados por mês. Com esse nível de crescimento podemos chegar a 1 milhão de veículos nos próximos

dez anos. Esse crescimento mostra que é necessário investir na mobilidade urbana.

Diante deste cenário, é necessário prestar soluções de mobilidade com um modelo de financiamento autossustentável. Para tanto, há como referência um projeto de ciclovia suspensa, uma proposta do Departamento de Arquitetura da Universidade Federal do Amazonas. Diante disso há a seguinte questão de pesquisa: de que forma é possível fontes autossustentáveis de financiamento para um projeto de ciclovia suspensa? De acordo com isto, este artigo tem como objetivo geral demonstrar possibilidades de financiamento autossustentável a um projeto de mobilidade urbana.

O projeto é de Roger Pamponet, professor de arquitetura da UFAM, e se trata de uma passarela suspensa que possui 18 quilômetros de extensão, ligando as zonas Centro-Oeste, Centro-Sul e Zona Leste. O percurso é dado por passarelas seguindo o curso dos igarapés, ligando pontos de interesse como a Vila Olímpica, o Parque dos Bilhares, o Passeio do Mindu, SESI e a UFAM.

Diante deste projeto, o artigo tem como objetivos específicos descrever as possibilidades legais da contratação de empresas particulares para construção e manutenção de projetos de mobilidade urbana e estimar um valor contingente do projeto de mobilidade urbana, considerando a disposição a pagar pedágio dos potenciais usuários.

O artigo traz a seguinte questão de pesquisa: De que forma o município pode constituir parcerias para financiar projetos de mobilidade urbana?

Este artigo está estruturado em seis partes, incluindo esta introdução. A segunda parte é composta pelo referencial teórico, que aborda sobre o tema escolhido. Já na terceira parte, estão explícitos os procedimentos metodológicos utilizados na pesquisa. A quarta parte é composta pelos resultados esperados, a quinta pela análise dos dados e a sexta e última pelas conclusões e considerações finais.

Referencial Teórico

É possível identificar em Manaus uma grande necessidade de diversidade da mobilidade urbana. Ela não tem monorrelhos, metrô, BRT e ao menos ciclovias que atendam as necessidades da população. Existem muitos projetos que servem para melhorar a mobilidade urbana, mas que infelizmente não chegam a sair do papel devido ao baixo orçamento do Estado de acordo com o PLANMOBMAO (GARCIA, 2016).

Uma das formas de financiamento que se pode usar para resolver a falta de recursos orçamentários para a execução da passarela é empregar uma Parceria público-privada (PPP).

Para demonstrar a viabilidade da PPP, serão descritas as possibilidades legais da contratação de empresas particulares para construção e manutenção do projeto de ciclovia.

Para estimar um valor contingente do projeto de mobilidade urbana, considerando a disposição a pagar pedágio dos potenciais usuários e de potenciais publicitários será usado o Método de Valoração Contingente (MVC). No Brasil diversos estudos utilizaram a avaliação contingente para determinar a disposição a pagar pela conservação e manutenção de um bem ou serviço ambiental.

Parceria Público- Privada

Parceria Público- Privada é um contrato estabelecido entre uma iniciativa privada e a Administração Pública que serve para executar obra pública e/ou prestar serviço público. Esse contrato não pode ter o valor menor que R\$ 20 milhões por se tratar de melhorias na infraestrutura pública e deve ter duração mínima de 5 (cinco) anos.

As Parcerias Público-Privadas surgiram na Europa, mais precisamente no Reino Unido, como resultado de uma reforma na gestão pública da prestação dos serviços de utilidade pública. Tendo em

vista os crescentes déficits públicos aliados à ideia de potencializar sinergias e economias com a utilização da expertise da iniciativa privada, verificou-se que a utilização desse tipo de parceria, em detrimento das formas tradicionais de contratação e prestação de serviços públicos, proporcionaria ganhos significativos para a sociedade em termos de qualidade dos serviços e eficiência dos recursos. A mudança promovida pelo governo inglês iniciou-se com um programa de incentivo ao investimento privado no setor público denominado Private Finance Initiative (PFI), entendido na época como uma alternativa à necessidade de investimentos em infraestrutura e indisponibilidade de capital do Governo, haja vista que, naquele momento, a maioria das grandes companhias inglesas já havia sido privatizada durante as décadas de 1970 e 1980 (SHINOHARA; SAVOIA, 2008).

Na PPP a iniciativa privada recebe a responsabilidade pela criação do projeto, pelo financiamento, pelo investimento e pela elaboração do serviço. Ela se difere de uma concessão comum, pois a parte privada recebe sua remuneração totalmente pelo governo ou pelo conjunto de tarifas pagas pelos usuários do serviço e recursos públicos. De acordo com a Lei da PPP (Lei nº 11.079/2004) temos dois tipos de concessão de contrato:

- Concessão patrocinada: quando a tarifa dos usuários não gera retorno suficiente para pagar o parceiro privados e usa a concessão patrocinada, que é aquela que o pagamento para a iniciativa privada é feito por meio de impostos e encargos associado às tarifas dos usuários.
- Concessão administrativa: quando não cabe aos usuários o pagamento das tarifas se usa a concessão administrativa. É aquela onde a parte pública remunera integralmente o valor para a privada.

O pagamento para a iniciativa privada é feito após o término da obra ou serviço.

As PPP's são feitas em diversas áreas, como por exemplo, quando uma empresa constrói uma cadeia e atua nos serviços de limpeza, manutenção do prédio e alimentação. Temos também o exemplo da construção de uma linha de metrô, onde a parte privada recebe sua remuneração através da tarifa paga pelos usuários e pelo pagamento do governo.

Da mesma forma que funciona na linha de metrô a PPP serviria para melhorar a mobilidade urbana de Manaus. Se a passarela fosse feita por meio de uma PPP, o Estado não mais falaria que a falta de recursos públicos impede a construção de ciclovias como a da passarela. A remuneração viria a ser paga pelo pedágio que os usuários pagariam e, se necessário, pelos recursos do governo.

Método de Valoração Contingente

Para saber se há demanda suficiente para aplicar a PPP para financiar o projeto da passarela, será usado o Método de Valoração Contingente, que consiste em calcular um valor econômico para recursos ambientais (aqueles que não possuem mercado definido). Ele se fundamenta em fazer perguntas diretamente para as pessoas, registrando o valor que elas acham necessário pagar para usufruir de um bem ou serviço. Este valor serve para termos base do quanto o bem ou serviço gera de benefícios para a pessoa entrevistada.

O MVC é normalmente utilizado para bens ou serviços de cunho ambiental. Dentre eles, podem-se citar os de: Ribeiro (1998), que estimou a disposição a pagar pela despoluição do rio Meia Ponte em Goiânia; Belluzzo Jr (1995) estimou a disposição a pagar pela despoluição do rio Tiête; Aguirre e Faria (1996), que estimaram os benefícios oriundos da despoluição da principal área urbana do estado do Espírito Santo.

Conforme Faria e Nogueira (1998), a ideia central do MVC é que indivíduos possuem diferentes graus de preferência por um bem ou serviço ambiental. Essa preferência torna-se visível

quando os consumidores vão ao “mercado” e pagam valores por tais ativos.

Para bens e serviços que não possuem mercados é utilizado o método de valoração contingente (MVC) que se baseia na aplicação de questionários e propõe um mercado hipotético para estimar seu valor monetário (ANDRADE, 2011). Uma vez que este método é propício às situações onde não existam valores de mercado e/ou alternativas para realizar substituições (MAY, 1995).

Conforme Stampe (2008), o MVC faz uso de questionários para ilustrar o quanto os entrevistados estão dispostos a pagar para receber determinado bem (disposição a pagar - DAP) ou o quanto eles estão dispostos a receber em recompensa pelo não recebimento do bem em questão (disposição a aceitar - DAA).

Ainda sobre Stampe (2008), os resultados podem ser utilizados para obter um valor econômico total para um bem ou serviço público, ou para derivar valores sociais tanto para usuários quanto para não usuários do bem/serviço. O Método de Valoração Contingente consiste na criação de mercados hipotéticos através de pesquisa de campo para estimar valores de DAP ou DAA. A pesquisa de campo é realizada através de questionários, sendo o mais próximo do mundo real possível, de forma que as respostas indiquem o verdadeiro valor que o entrevistado estaria disposto a pagar (ou receber) pelo bem/serviço em questão caso existisse um mercado real para o mesmo.

A partir da coleta dos dados fornecidos pelos entrevistados, estima-se o valor médio que a população pagaria. Multiplica-se esse valor pelo total da população e assim é possível adquirir o valor total disposto para o bem ou serviço.

Metodologia

Classifica-se a presente pesquisa a partir da taxonomia de Beuren e Raupp (2006). É

caracterizada quanto aos objetivos como pesquisa descritiva, pois na pesquisa descritiva realiza-se o estudo, a análise, o registro e a interpretação dos fatos do mundo físico sem a interferência do pesquisador.

Quanto aos procedimentos, trata-se de um *survey*, que faz uso de questionários semiestruturados.

Quanto à abordagem, esta pesquisa se trata de um estudo qualitativo e quantitativo. É caracterizada como qualitativa, pois descreve uma parceria público-privada. A classificação quantitativa, porque será atribuído um valor ao projeto, fazendo a coleta de dados, mostrando os resultados com precisão e evitando distorções de análise ou interpretação.

A pesquisa descritiva vai estar acompanhada de questionário para obtenção de respostas e o método de valoração contingente.

O questionário será de suma importância para atribuir o preço do pedágio pelas repostas dos usuários e dos publicitários. Ele será feito pelo Método de Valoração Contingente, que consiste em fazer perguntas diretas para a população, visando chegar num valor que as pessoas estão dispostas a pagar para utilizar um bem ou serviço. O questionário ilustra uma situação hipotética e o termo “contingente” refere-se ao mercado construído ou simulado (FREY, 2000).

O método supracitado constitui formas de elicitação dos valores da DAP e DAA (MOTTA, 1997). Esta pesquisa demonstrará duas das principais opções: o *Open-ended* e Referendo.

O *open-ended* questiona diretamente os entrevistados quanto ao valor que estão dispostos a pagar por um bem. A resposta será um determinado valor X, produzindo uma variável contínua de lances. Através da sua média é possível calcular a DAP ou DAR. A análise de regressão é utilizada para verificar quais variáveis mais influenciam as respostas dos indivíduos, de forma que a DAP pode ser expressa como função da renda (Y_i), da educação (S_i) e de outras variáveis explicativas (X_i), podendo

incluir um parâmetro cultural caso o bem em análise seja um ativo cultural (E_i) (STAMPE et al., 2008). A função é expressa por:

$$DAP = f(Y_i, S_i, X_i, E_i)$$

Ainda segundo o autor, esta função não está ligada a uma forma funcional pré-definida, de maneira que se deve selecionar um modelo que melhor se adequa aos dados. Desta forma, se torna possível estimar mudanças na DAP dada uma mudança no Ativo Cultural (E_i). Além disso, se multiplicarmos a média da DAP obtida da amostra pela população total, obtemos uma estimativa do valor econômico total do ativo analisado (STAMPE et al., 2008).

A variação do MVC, do tipo Referendo, consiste em um protocolo de elicitação da DAP. Os assuntos são apresentados na forma de um plebiscito hipotético que especifica um bem ou um serviço a ser ofertado e um pagamento associado ao mesmo, de forma que pede-se às pessoas entrevistadas que votem nesse plebiscito. O valor do pagamento (ou lance) varia experimentalmente dentro de um conjunto de valores pré-selecionados para fornecer um perfil da função de distribuição acumulada da disponibilidade de pagamento (GREEN et al., 1998).

Esse questionário pergunta ao entrevistado se ele está disposto a pagar um dos valores pré-determinados “X” pelo bem ou serviço, apresentando respostas binárias as quais normalmente associa-se o número 1 para respostas do tipo “sim” e o número 0 para respostas do tipo “não”. A interpretação dos resultados, parte do princípio que 1 ou sim indica que a DAP máxima do indivíduo é maior ou igual ao valor apresentado na entrevista, e que 0 ou não mostra que o valor da DAP máximo é inferior ao valor que consta no questionário (STAMPE et al., 2008).

Para calcular o valor do DAP pelos Métodos *Open-ended* e Referendo é necessário usar uma fórmula. Segue fórmula a ser empregada na pesquisa e por meio da qual pode-se obter a DAPT, segundo Pugas (2006):

$$DAPT = \sum_{i=1}^n DAPM_i \left[\frac{n_i}{N} \right] \times \text{população da cidade}$$

Onde:

DAPM = disposição a pagar média;

n_i = número de entrevistados dispostos a pagar;

N = número total de pessoas entrevistadas;

i = um dos intervalos separados; e

n = número de intervalos separados.

O questionário foi aplicado com cinco alternativas de valores de pedágio aos alunos da UFAM, aos ciclistas, aos moradores da redondeza da ciclovía e o público interessado, com a opção de concordar ou não com o pedágio. Com esse questionário é possível identificar os subgrupos mais e os menos propensos a pagarem o pedágio. Desta forma, é estimado o faturamento total com o pedágio pela estimativa do número de usuários pagantes.

A pesquisa ilustra, por meio de anexos, o trajeto e o complexo arquitetônico da passarela suspensa.

Resultados

O objetivo final deste artigo é encontrar uma forma de financiar o projeto de ciclovía do senhor Roger Pamponet, sem que se utilizem os recursos do Estado, abrindo precedente para outros projetos fazerem o mesmo.

Por meio de uma Parceria Público-Privada é possível fazer com que o Estado não arque sozinho com as despesas necessárias para a construção da ciclovía. Pela PPP, a União seleciona e contrata empresas privadas para que elas fiquem responsáveis pela construção, manutenção e conservação da plataforma, mas ainda deve fiscalizar e acompanhar a prestação de serviço.

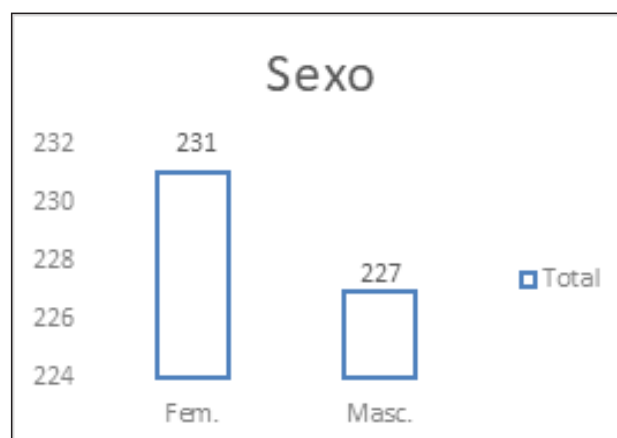
Já pelo Método de Valoração Contingente é possível estimar a quantidade de pessoas pagantes para a construção, manutenção e conservação da plataforma ciclista. Pode-se calcular o valor médio que cada indivíduo pagaria e um valor total a ser arrecadado.

Assim sendo, espera-se que o resultado deste artigo se torne público, que ele possa favorecer outras pesquisas futuras e ajude a melhorar a mobilidade urbana de Manaus.

Análise dos Dados

A partir das 458 respostas, foram obtidas as seguintes informações:

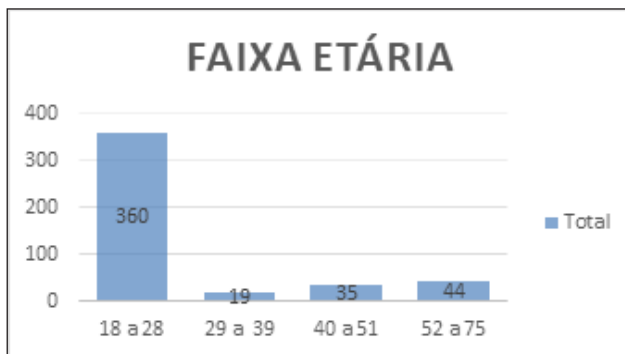
Gráfico 1 - Sexo



Fonte: Dados da Pesquisa, 2017.

Das 458 respostas, percebe-se que a maior parte dos entrevistados é do sexo feminino.

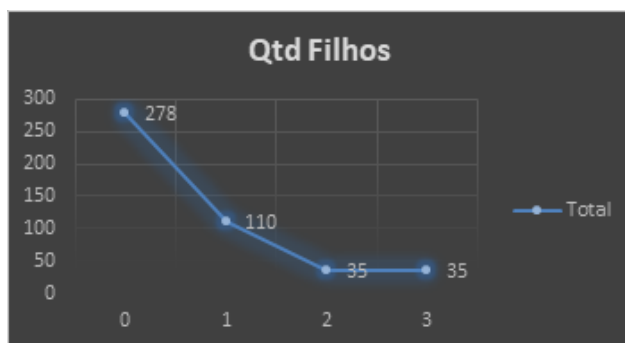
Gráfico 2 – Faixa Etária



Fonte: Dados da Pesquisa, 2017.

Das 458 respostas, percebe-se que o público alvo tem entre 18 e 28 anos.

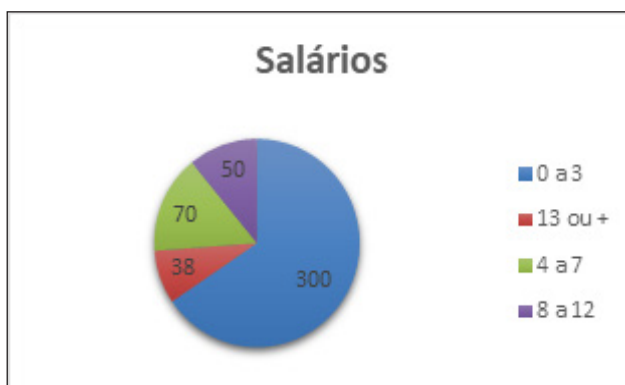
Gráfico 3 – Quantidade de Filhos



Fonte: Dados da Pesquisa, 2017.

Dos 458 entrevistas, apenas 180 disseram não ter filhos.

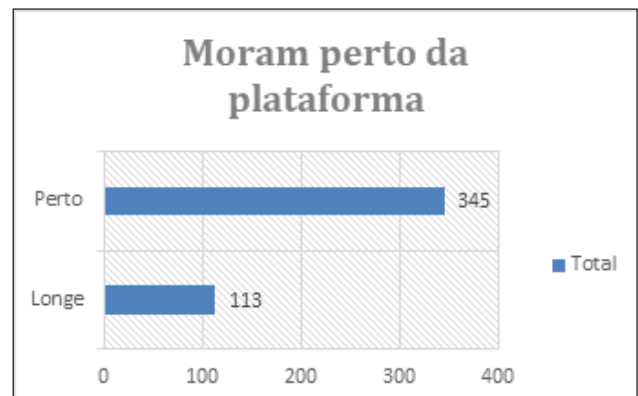
Gráfico 4 – Salários



Fonte: Dados da Pesquisa, 2017.

A maior parte das 458 pessoas entrevistadas tem uma renda de 0 a 3 salários mínimos.

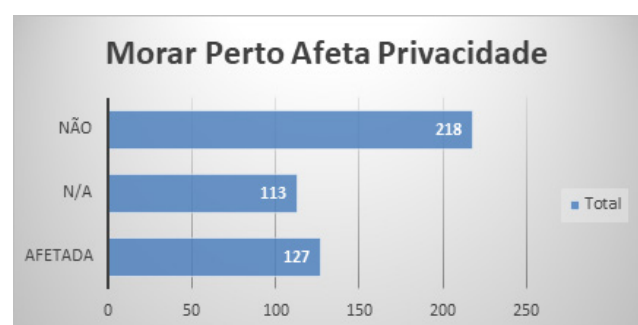
Gráfico 5 – Moram Perto da Plataforma



Fonte: Dados da Pesquisa, 2017.

Das 458 pessoas entrevistadas, 345 disseram morar relativamente perto das áreas que abrangem a plataforma ciclista.

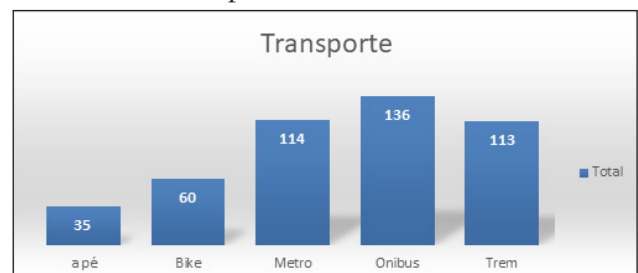
Gráfico 6 – Morar Perto Afeta a Privacidade



Fonte: Dados da Pesquisa, 2017.

Das 345 pessoas que moram perto das áreas da plataforma, 218 não sentiriam que a privacidade seria afetada.

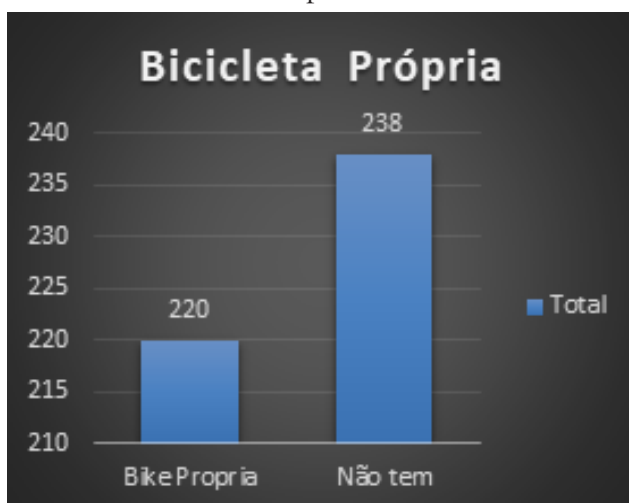
Gráfico 7 – Transporte



Fonte: Dados da Pesquisa, 2017.

Das 458 pessoas entrevistadas, apenas 60 disseram usar a bicicleta como meio de transporte.

Gráfico 8 – Bicicleta Própria



Fonte: Dados da Pesquisa, 2017.

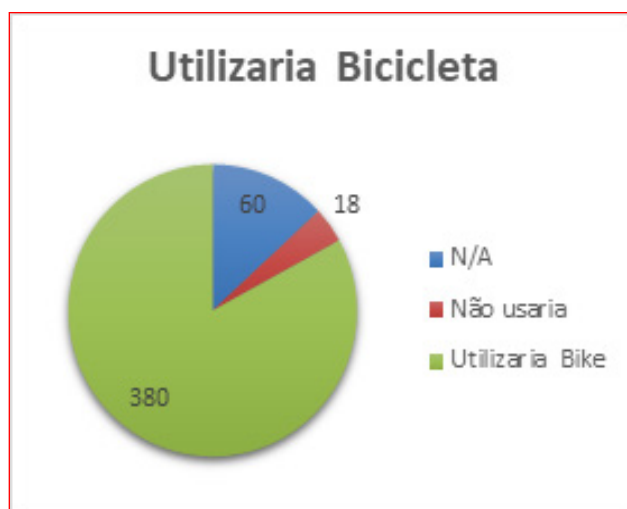
Das 458 pessoas, 238 não possuem bicicleta própria.

Quadro 1 - Utilizaria Plataforma

Linha	Utilizaria Plataforma
Não Utilizaria	16
Utilizaria	442
Total Geral	458

Fonte: Dados da Pesquisa, 2017.

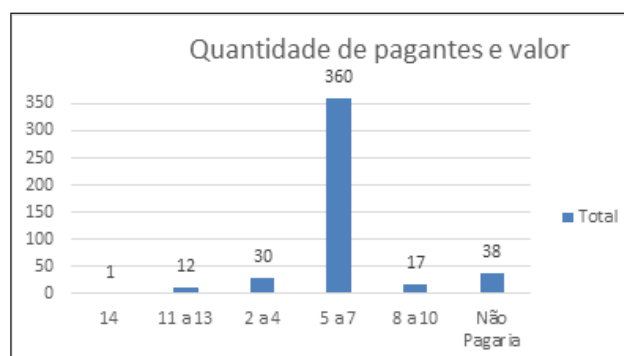
Gráfico 9 – Utilizaria Bicicleta



Fonte: Dados da Pesquisa, 2017.

Apenas 16 das pessoas entrevistadas não começariam a usar bicicleta como meio de transporte mesmo que ela fosse fornecida na plataforma ciclista. Das 442 pessoas restantes, 380 disseram que passariam a usar a bicicleta como meio de transporte.

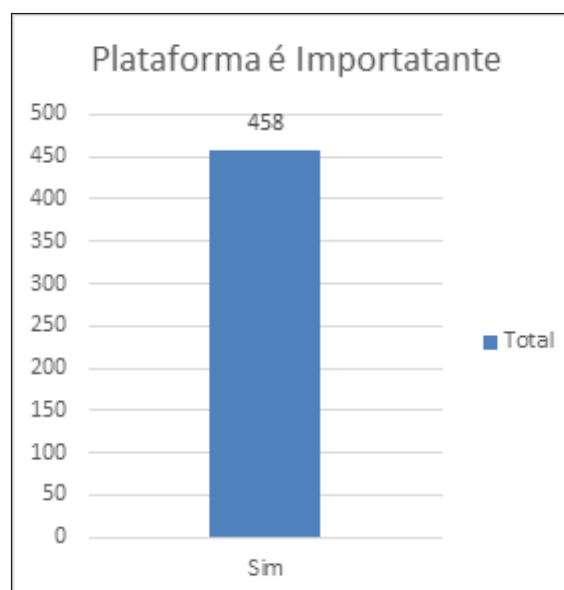
Gráfico 10 – Quantidade de Pagantes e Valor



Fonte: Dados da Pesquisa, 2017.

Das 458 pessoas, apenas 38 disseram que não pagariam para a construção e manutenção da plataforma. Das 420 restantes, o maior público pagante pagaria de 5 a 7 reais para uso e manutenção da plataforma.

Gráfico 11 – Plataforma é Importante



Fonte: Dados da Pesquisa, 2017.

Todos os 458 acham importante a construção da plataforma.

Assim, nota-se que a disposição a pagar é favorável à construção da plataforma.

Considerações Finais

A aplicação da pesquisa mostra que grande parcela da amostra possui boa percepção sobre a importância da realização do projeto.

Diante a análise dos dados é possível verificar que a disposição a pagar para construção e manutenção da plataforma é maior do que a negação da mesma. A partir do método de valoração contingente é possível executar a obra da plataforma ciclista.

Com a amostra de 420 pagantes pagando cerca de R\$6,00 (média da opção com mais respostas no questionário) de pedágio, gera-se R\$2.520,00 para cada vez que uma dessas pessoas utiliza a plataforma.

Os resultados da pesquisa mostram que é possível realizar projetos de mobilidade urbana, ainda que o governo não possua todos os recursos financeiros para investir. A única limitação existente nesta pesquisa é o fato de que apenas 220 pessoas das pessoas entrevistadas possuem a sua própria bicicleta.

A pesquisa pode vir a ser base para realização de outros projetos ou projetos de maior porte financeiro.

Referências

ANDRADE, Rodrigo Bomfim de. **Introdução ao método de valoração contingente: teoria, potencialidades e limitações**. Universidade de Brasília: Congresso PET-Economia, 2011.

ARCHANJO, Paula Fajardo et al. **A regulamentação das parcerias público-privadas (PPP) no Brasil e a experiência do Reino Unido**. São Paulo: PUC, 2006.

BARROS, A. J. S.; LEHFELD, N. A. de S. **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Makron, 2007.

BELLUZZO Júnior, W. Avaliação contingente para valoração de projetos de conservação e melhoria dos recursos hídricos. **Pesquisa e planejamento econômico**, Rio de Janeiro, v. 29, n. 1, p. 113-136, 1999.

BEM, Judite Sanson; GIACOMINI, Nelci Maria Richter. O uso do método da valoração contingente para uma cesta de bens culturais no município de Canos, Rio Grande do Sul. **Mouseion**, v. 1, n. 10, p. 16-31, 2011.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Políticas de melhoria das condições de acessibilidade do transporte urbano no Brasil**. Rio de Janeiro: IPEA, 2015.

CINTRA, Leila Divina; CASTRO, Joana D'arc Bardella. Aplicações do método de valoração contingente no Brasil: um estudo de caso das regiões Norte e Nordeste. In: SEMINÁRIO DE PESQUISA, PÓS-GRADUAÇÃO, ENSINO E EXTENSÃO DO CÂMPUS ANÁPOLIS DE CSEH (SEPE). 2015, Anápolis. **Anais...** Anápolis: UEGO, 2015.

FARIA, Ricardo Coelho de; NOGUEIRA, Jorge Madeira. **Método de valoração contingente: aspectos teóricos e testes empíricos**. Brasília, UnB, 1998.

FERIANCIC, Gabriel et al. Plano de Mobilidade Urbana: o novo instrumento de gestão pública. Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, 19., 2013, Brasília. 2013. **Anais...** Brasília. 2013.

FREY, Bruno. La economía del arte: una visión personal, y Las falsificaciones en arte: ¿qué falsificaciones? **Colección Estudios Económicos**, Barcelona, n. 18, 2000.

GARCIA, Fagner Luz. **Análise dos projetos de concessões de serviços públicos, via parcerias Público-Privadas, no Estado do Rio Grande do Sul (2005-2015)**.

- IBGE, 2016. Pesquisa disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=130260>>. Acesso em: 03 jan. 2017.
- MAY, P. H. Aplicação de técnicas de avaliação econômica ao ecossistema manguezal. In: _____. **Economia ecológica: aplicações no Brasil**. Campus, Rio de Janeiro, 1995.
- MOTTA, Ronaldo Seroa da. **Economia ambiental**. Rio de Janeiro. 1997. Disponível em: <<http://www.terrabrasilis.org.br/ecotecadigital/pdf/manual-para-valoracao-economica-de-recursos-ambientais.pdf>>. Acesso em 04 jan. 2017.
- MOREIRA, Leandro Capergiani et al. As parcerias público-privadas no Estado de São Paulo: a contribuição ao processo de descentralização da administração pública. **Gestão e regionalidade**, v. 28, n. 84, 2012.
- BEUREN, I. M; RAUPP, F. M. Metodologia da pesquisa aplicável às ciências sociais. In: _____. (Org.). **Como elaborar trabalhos monográficos em contabilidade: teoria e prática**. São Paulo: Atlas, 2003. p. 76-97.
- SHINOHARA, Daniel Y.; SAVOIA, José R. F. **Parcerias público-privadas no Brasil**. Barueri, SP: Manole, 2008.
- SILVA, Rubicleis Gomes da; LIMA, João Eustáquio de. Valoração contingente do parque “Chico Mendes”: uma aplicação probabilística do método Referendum com bidding games. **Revista de Economia e Sociologia Rural**, v. 42, n. 4, p. 685-708, 2004.
- STAMPE, Marianne Zwilling et al. Utilizando a metodologia de valoração contingente para estimar os benefícios gerados aos usuários pela Feira do Livro de Porto Alegre. **Encontro Nacional de Economia**, v. 36, 2008.

Apêndice A - Questionário usuários

1- Quantos anos você tem?

- Até 18
- 18 – 28
- 29 – 39
- 40 – 50
- 50+

2- Qual seu sexo?

- Feminino
- Masculino

3- Você tem filhos?

- Não
- 0-1
- 2-3
- 4 ou mais

4- Qual a sua renda mensal?

- 0 a 3 salários mínimos
- 4 a 7 salários mínimos
- 8 a 12 salários mínimos
- 13 ou mais salários

5- Em qual bairro/zona da cidade você mora?

_____.

6- Em qual bairro/zona você trabalha?

_____.

7- Em qual bairro/zona você estuda?

_____.

8- Você utiliza a bicicleta como meio de transporte?

- Sim
- Não

9- Você possui bicicleta própria?

- Sim
- Não

10- Caso não tenha, passaria a usar se fossem disponibilizadas bicicletas para fazer o percurso da passarela?

- Sim
- Não

11- Se não usa, passaria a utilizar se a passarela fosse feita?

- Sim
- Não

12- Se a passarela fosse coberta, você utilizaria?

- Sim
- Não

13- Você acha importante que a passarela seja feita?

- Sim
- Não

14- Você pagaria um pedágio para manter a infraestrutura da passarela?

- Sim
- Não

15- Se sim, quanto você estaria disposto a pagar pelo pedágio?

- 2- 4 reais
- 5-7
- 8- 10
- 11 -13
- 14+

Apêndice B - Perguntas a Mais Para Pessoas Que Moram ao Redor da Ciclovía

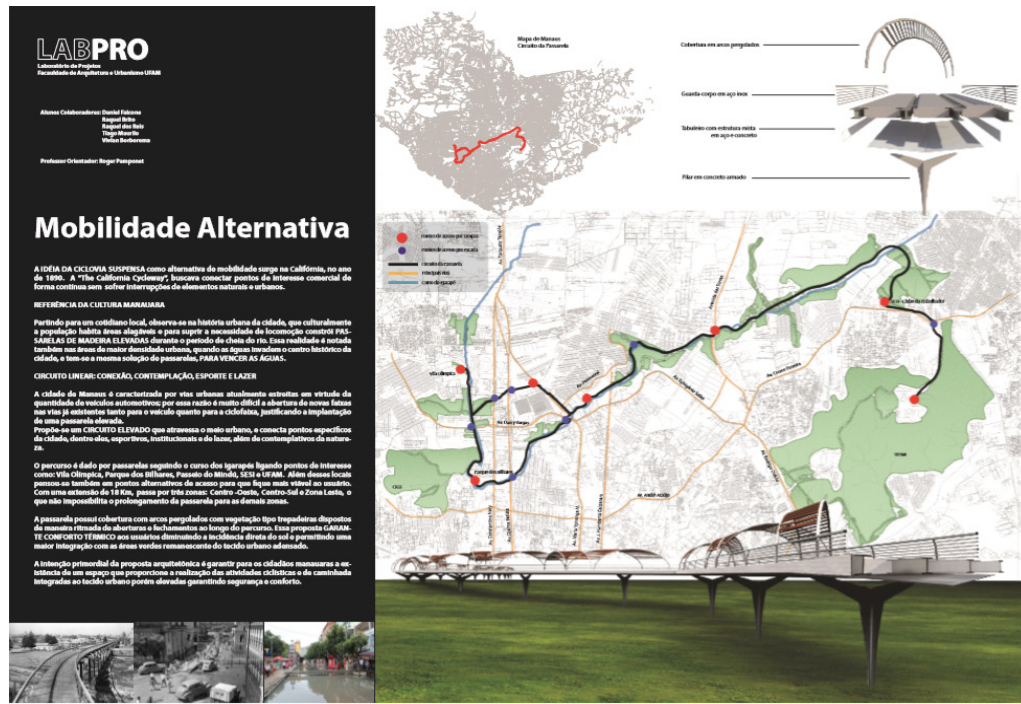
1- Você acha que a ciclovía atrapalharia a sua privacidade?

- Sim
- Não

2- Caso precise de autorização dos moradores para que a ciclovía seja feita, você autorizaria?

- Sim
- Não

Anexo A - Planta da Plataforma



Anexo B - Imagem Ilustrativa da Plataforma



Anexo C - Esboço da Plataforma



Anexo D - Imagem Ilustrativa da Plataforma

