DIAGNÓSTICO DA OFERTA DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA

CAPÍTULO 3 – MODAL PORTOS

SUMÁRIO

3.1 APRESENTAÇÃO
3.2 O SISTEMA PORTUÁRIO MARÍTIMO DA BAHIA

3.2.1 Descrição Geral

3.2.2 A Movimentação de Cargas
3.2.2.1 Geral
3.2.2.2 Os Portos Organizados do Estado
3.2.2.3 Os Portos Privativos do Estado da Bahia
3.2.2.4 Conclusões

3.2.3 A Situação Física
3.2.3.1 O Porto de Salvador
3.2.3.2 O Porto de Aratu
3.2.3.3 Porto de Ilhéus
3.2.3.4 Os Terminais Privativos da Bahia de Todos os Santos
3.2.3.5 Os Terminais privados do Sul da Bahia

3.2.4 Os Planos de Expansão Física do Sistema Portuário baiano
3.2.4.1 O Polo Portuário da Bahia de Todos os Santos
3.2.4.2 O Polo Portuário da Região Sul do Estado da Bahia
3.2.4.3 Conclusões

3.2.5 A Situação Operacional
3.2.5.1 Os Portos do Sistema Codeba
3.2.5.2 Os Terminais Privativos
3.2.5.3 Conclusões

3.2.6 A Situação Institucional
3.2.6.1 Geral
3.2.6.2 A CODEBA
3.2.6.3 O Sistema Portuário Estadual
3.2.6.4 Os Terminais Privados
3.2.6.5 Conclusões

3.2.7 A Situação Ambiental
3.2.7.1 A Baía de Todos os Santos
3.2.7.2 Os Processos Costeiros Decorrentes dos Processos de Hidráulica Marítima e Climatológicos

3.3 CONCLUSÕES

QUADROS

Quadro 1 - MOVIMENTO DE CARGAS NO SISTEMA PORTUÁRIO DA BAHIA- BAHIA DE TODOS OS SANTOS INCLUINDO ILHÉUS
Quadro 2 - MOVIMENTO DE CARGAS NO SISTEMA PORTUÁRIO DA BAHIA- SUL DO ESTADO- FIBRIA E BELMONTE

Quadro 3 - MOVIMENTAÇÃO TOTAL (EM T) DOS PORTOS DA CODEBA, POR TIPO DE CARGA
Quadro 4 - HISTÓRICO DA MOVIMENTAÇÃO DOS 3 PORTOS ORGANIZADOS (EM T)
Quadro 5 - PORTO DE SALVADOR - MOVIMENTAÇÃO SEGUNDO O SENTIDO E A NATUREZA DAS CARGAS (em t)
Quadro 6 - MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE SALVADOR DIVIDIDA POR TIPO DE NAVEGAÇÃO
Quadro 7 - PORTO DE SALVADOR: MOVIMENTAÇÃO GERAL DE CONTEINERES EM UNIDADES E TEU´S
Quadro 8 - PORTO DE SALVADOR - MOVIMENTAÇÃO DE CONTEINERES EM UNIDADES, TEU´S E PESO (EM t) – 2011
Quadro 9 - PORTO DE SALVADOR - MOVIMENTAÇÃO DE CONTEINERES POR NAVEGAÇÃO, TAMANHO E SENTIDO (EM UNIDADES) - 2011
Quadro 10 - PORTO DE SALVADOR - MOVIMENTAÇÃO DE CONTEINERES EM UNIDADES, TEU´S E PESO (EM T) – 2012
Quadro 11 - PORTO DE SALVADOR - MOVIMENTAÇÃO DE CONTEINERES POR TIPO DE NAVEGAÇÃO- TAMANHO e SENTIDO (em unidade)-2012
Quadro 12 - PORTO DE SALVADOR MOVIMENTAÇÃO DE CELULÇOSE (EM T) -2006 - 2012
Quadro 13 - PORTO DE SALVADOR MOVIMENTAÇÃO DE CONCENTRADO DE COBRE (EM T) 2006-2012
Quadro 14 - PORTO DE SALVADOR MOVIMENTAÇÃO DE PEÇAS E EQUIPAMENTOS (EM T) 2006-2012
Quadro 15 - PORTO DE SALVADOR MOVIMENTAÇÃO DE TRIGO(EM T) 2006-2012
Quadro 16 - PORTO DE SALVADOR MOVIMENTAÇÃO DE ASFALTO(EM T) 2006-2012
Quadro 17 - PORTO DE SALVADOR MOVIMENTAÇÃO DE GRANITO(EM T) 2006 - 2012
Quadro 18 - PORTO DE ARATU MOVIMENTAÇÃO SEGUNDO SENTIDO E NATUREZA DA CARGA(EM T)
Quadro 19 – PORTO DE ARATU MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE ARATU DIVIDIDA POR TIPO DE NAVEGAÇÃO(EM T)
Quadro 20 - PORTO DE ARATU MOVIMENTAÇÃO DE CONCENTRADO DE COBRE (EM T) – 2006 - 2012
Quadro 21 - PORTO DE ARATU MOVIMENTAÇÃO DE UREIA (EM T) – 2006 - 2012
Quadro 22 - PORTO DE ARATU MOVIMENTAÇÃO DE COQUE DE CARVÃO (EM T) - 2006-2012
Quadro 23 - PORTO DE ARATU MOVIMENTAÇÃO DE ESCORIA (EM T) - 2006-2012
Quadro 24 - PORTO DE ARATU MOVIMENTAÇÃO DE FERTILIZANTES (EM T) 2006-2012
Quadro 25 - PORTO DE ARATU MOVIMENTAÇÃO DE KLINQUER (EM T) 2006-2012
Quadro 26 - PORTO DE ARATU MOVIMENTAÇÃO DE NAFTA (EM T) 2006-2012
Quadro 27 - PORTO DE ARATU MOVIMENTAÇÃO DE ROCHA FOSFÁTICA (EM T) 2006-2012
Quadro 28 - PORTO DE ARATU MOVIMENTAÇÃO DE MANGANÊS (EM T) 2006-2012
Quadro 29 - PORTO DE ARATU MOVIMENTAÇÃO DE MAGNESITA (EM T) 2006-2012

Quadro 30 - PORTO DE ARATU MOVIMENTAÇÃO DE MINERIO DE FERRO (EM T) 2006-2012
Quadro 31 - PORTO DE ILHEUS MOVIMENTAÇÃO SEGUNDO SENTIDO E NATUREZA DA CARGA(EM T)
Quadro 32 - MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE ILHEUS DIVIDIDA POR TIPO DE NAVEGAÇÃO
Quadro 33 - PORTO DE ILHEUS MOVIMENTAÇÃO DE SOJA EM GRÃOS (EM T) 2006-2012
Quadro 34 - PORTO DE ILHEUS MOVIMENTAÇÃO DE NÍQUEL E DE OXIDO DE NÍQUEL (EM T)
Quadro 35 - PORTO DE ILHEU MOVIMENTAÇÃO DE AMENDOAS DE CACAU (EM T)
Quadro 36 - TERMINAL DA PETROBRAS – TEMADRE MOVIMENTAÇÃO TOTAL E POR SENTIDO (EM T) 2006 - 2012
Quadro 37 - TERMINAL DA DOW QUÍMICA MOVIMENTAÇÃO TOTAL E POR SENTIDO (EM T) 2006 – 2012
Quadro 38 - TERMINAL DA GERDAU-USIBA MOVIMENTAÇÃO TOTAL E POR SENTIDO (EM T) 2006 – 2012
Quadro 39 - TERMINAL PORUÁRIO COTEGIPE MOVIMENTAÇÃO TOTAL E POR SENTIDO (EM T) 2006 - 2012
Quadro 40 - TERMINAL DA FORD MOVIMENTAÇÃO TOTAL E POR SENTIDO (EM T) 2006 - 2012
Quadro 41 - TERMINAL DA ARACRUZ-FIBRIA EXPORTAÇÃO DO TERMIMAL- 2008-2012 (EM T)
Quadro 42 - TERMINAL DE BELMONTE EXPORTAÇÃO DO TERMIMAL- 2009-2012 (EM T)
Quadro 43 - CARACTERISTICAS DAS FACILIDADES DE ATRACAÇÃO DO PORTO DE SALVADOR
Quadro 44 - LISTA DOS ARRENDATÁRIOS DE ÁREAS DE ARMAZENAGEM DO PORTO DE ARATU
Quadro 45 - PORTO DE SALVADOR TAXA DE OCUPAÇÃO DO CAIS(EM % DO TEMPO OFERTADO) 2011 E 2012
Quadro 46 - PORTO DE SALVADOR DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DO COMPRIMENTO DOS NAVIOS PORTA-CONTEINERES-2012 EM METROS
Quadro 47 - PORTO DE SALVADOR DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DO COMPRIMENTO DOS NAVIOS OPERANDO EQUIPAMENTOS-2012 –METROS
Quadro 48 - PORTO DE SALVADOR DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DO COMPRIMENTO DOS NAVIOS DE PASSAGEIROS-2012-METROS
Quadro 49 - PORTO DE SALVADOR DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DO COMPRIMENTO DOS NAVIOS TRIGUEIROS-2012 - METROS
Quadro 50 - PORTO DE SALVADOR DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DO PORTE DOS NAVIOS PORTA-CONTEINERES – 2012 - EM TDW
Quadro 51 - PORTO DE SALVADOR DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DO PORTE DOS NAVIOS OPERANDO EQUIPAMENTOS – 2012 - EM TDW
Quadro 52 - PORTO DE SALVADOR DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DO PORTE DOS DO NAVIOS TRIGUEIROS – 2012 - EM TDW
Quadro 53 - PORTO DE SALVADOR DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DO TEMPO DE ESPERA PARA ATRACAR DOS NAVIOS PORTA CONTEINERES (EM HORA) - 2012

Quadro 54 - PORTO DE SALVADOR DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DACONSIGNAÇÃO DE CELULOSE (EM 2012) EM TONELADAS
Quadro 55 - Porto de Salvador Distribuição de Frequencia daConsignação de Carga Conteinerizada (em 2012) EM TONELADAS
Quadro 56 - PORTO DE SALVADOR DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DACONSIGNAÇÃO DE NAVIOS OPERANDO EQUIPAMENTOS (EM 2012) EM TONELADAS
Quadro 57 - PORTO DE SALVADOR DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DACONSIGNAÇÃO DE NAVIOS TRIGUEIROS (EM 2012) EM TONELADAS
Quadro 58 - PORTO DE SALVADOR PRODUTIVIDADE BRUTA DA DESCARGA DE ASFALTO EM TONELADAS POR HORA DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA
Quadro 59 - PORTO DE SALVADOR DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DA PRODUTIVIDADE BRUTA DO CARREGAMENTO DE CELULOSE, EM TONELADAS POR HORA
Quadro 60 - PORTO DE SALVADOR DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DA PRODUTIVIDADE BRUTA DA CARGA CONTEINERIZADA (EM 2012) EM TONELADAS
Quadro 61 - PORTO DE SALVADOR DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DA PRODUTIVIDADE LÍQUIDA DA CARGA CONTEINERIZADA (EM 2012) EM TONELADAS
Quadro 62 - PORTO DE SALVADOR DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DA PRODUTIVIDADE BRUTA DA CARGA CONTEINERIZADA (EM 2012) EM UNIDADES
Quadro 63 - PORTO DE SALVADOR DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DA PRODUTIVIDADE LÍQUIDA DA CARGA CONTEINERIZADA (EM 2012) EM UNIDADES
Quadro 64 - PORTO DE SALVADOR DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DA PRODUTIVIDADE BRUTA DA OPERAÇÃO DE EQUIPAMENTOS (EM 2012) EM TONELADAS POR HORA
Quadro 65 - PORTO DE SALVADOR DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DA PRODUTIVIDADE BRUTA DA DESCARGA DE TRIGO (EM 2012) EM TONELADAS POR HORA
Quadro 66 - PORTO DE ARATU TAXA DE OCUPAÇÃO DO CAIS(EM % DO TEMPO OFERTADO) 2011 E 2012
Quadro 67 - PORTO DE ARATU DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DO COMPRIMENTO DOS NAVIOS OPERANDO COM GRANEIS LÍQUIDOS EXCETO NAFTA-2012 EM METROS
Quadro 68 - PORTO DE ARATU DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DO COMPRIMENTO DOS NAVIOS OPERANDO COM NAFTA -2012 EM METROS
Quadro 69 - PORTO DE ARATU DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DO COMPRIMENTO DOS NAVIOS OPERANDO COM FERTILIZANTES EM METROS

Quadro 70 - PORTO DE ARATU DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DO PORTE DOS NAVIOS OPERANDO COM GRANEIS LÍQUIDOS-2012 EM 1000TDW
Quadro 71 - PORTO DE ARATU DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DO PORTE DOS NAVIOS OPERANDO COM NAFTA-2012 EM TDW
Quadro 72 - PORTO DE ARATU DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DO PORTE DOS NAVIOS OPERANDO COM FERTILIZANTES-2012 EM TDW

Quadro 73 - PORTO DE ARATU DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DO TEMPO DE ESPERA PARA ATRACAR DOS NAVIOS COM GRANEIS LÍQUIDOS EXCETO NAFTA (EM HORA)-2012
Quadro 74 - PORTO DE ARATU DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DO TEMPO DE ESPERA PARA ATRACAR DOS NAVIOS COM NAFTA (EM HORA)-2012
Quadro 75 - PORTO DE ARATU DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DO TEMPO DE ESPERA PARA ATRACAR DOS NAVIOS COM FERTILIZANTES (EM HORA)-2012

Quadro 76 - PORTO DE ARATU DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DO TAMANHO DA CONSIGNAÇÃO DOS NAVIOS OPERANDO COM GRANEIS LÍQUIDOS (EXCETO NAFTA)-2012 EM TONELADAS
Quadro 77 - PORTO DE ARATU DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DO TAMANHO DA CONSIGNAÇÃO DOS NAVIOS OPERANDO COM NAFTA -2012 EM TONELADAS

Quadro 78 - PORTO DE ARATU DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DO TAMANHO DA CONSIGNAÇÃO DOS NAVIOS OPERANDO COM FERTLIZANTES EM TONELADAS
Quadro 79 - PORTO DE ARATU DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DA PRODUTIVIDADE BRUTA DA OPERAÇÃO DE GRANEIS LÍQUIDOS EXCLUINDO NAFTA (EM 2012) EM TONELADAS POR HORA
Quadro 80 - PORTO DE ARATU DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DA PRODUTIVIDADE BRUTA DA OPERAÇÃO DE NAFTA(EM 2012) EM TONELADAS POR HORA
Quadro 81 - PORTO DE ARATU DISTRIBUIÇÃO DE FREQUENCIA DA PRODUTIVIDADE BRUTA DA OPERAÇÃO DE FERTILIZANTES(EM 2012) EM TONELADAS POR HORA
Quadro 82 - PORTO DE ILHEUS TAXA DE OCUPAÇÃO DO CAIS(EM % DO TEMPO OFERTADO) 2011 E 2012

ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1 - LOCALIZAÇÃO DOS TERMINAIS E PORTOS NA BAHIA DE TODOS OS SANTOS
Ilustração 2 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NA BAHIA DE TODOS OS SANTOS
Ilustração 3 - EVOLUÇÃO DA CARGA TOTAL MOVIMENTADA PELOS PORTOS DA CODEBA-2006-2012 (EM T)
Ilustração 4 - EVOLUÇÃO DA CARGA GERAL MOVIMENTADA PELOS PORTOS DA CODEBA-2006-2012 (EM T)
Ilustração 5 - EVOLUÇÃO DOS CONTEINERES MOVIMENTADOS PELOS PORTOS DA CODEBA-2006-2012 (EM T)
Ilustração 6 - Evolução dos Graneis Sólidos movimentados nos portos da CODEBA-2006-2012 (Em T)
Ilustração 7 - EVOLUÇÃO DOS GRANEIS LÍQUIDOS MOVIMENTADOS PELOS PORTOS DA CODEBA-2006-2012 (EM T)
Ilustração 8 - PARTICIPAÇÃO DOS DIVERSOS TIPOS DE CARGA NA MOVIMENTAÇÃO DOS PORTOS DA CODEBA(EM T)-2012
Ilustração 8 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE SALVADOR -1980 – 2012(EM T)

Ilustração 9 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE ARATU-1980 - 2012(EM T)
Ilustração 10 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE ILHEUS-1980 – 2012(EM T)
Ilustração 11 - PARTICIPAÇÃO DO CONTEINER NA MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE SALVADOR
Ilustração12 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CONTEINERES NO PORTO DE SALVADOR 1980-2012(EMTEU´S)
Ilustração 13 - EVOLUÇÃO DOS GRANEIS LÍQUIDOS E SÓLIDOS NO PORTO DE ARATU NO PERÍODO 2003 -2012 (EM T)
Ilustração 14 - ÁREA DO PORTO ORGANIZADO – PARTE MARÍTIMA
Ilustração 15 - ÁREA DO PORTO ORGANIZADO – PARTE TERRESTRE
Ilustração 16 - SISTEMA RODOVIÁRIO PRINCIPAL DA BAHIA
Ilustração 17 - SISTEMA RODOVIÁRIO PRINCIPAL QUE SERVE A REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR
Ilustração 18 - TRAÇADO GERAL DA VIA EXPRESSA PORTUÁRIA CONECTANDO A BR324 AO PORTO DE SALVADOR
Ilustração 19 - A FCA – TRAÇADO NACIONAL DAS LINHAS FERROVIÁRIAS
Ilustração 20 - SENTIDO DOS PRINCIPAIS FLUXOS DE TRANSPORTES DA FCA NA BAHIA
Ilustração 21 - MOLHE E QUEBRAMAR DO PORTO DE SALVADOR
Ilustração 22 - VISTA DO CAIS COMERCIAL DO PORTO DE SALVADOR
Ilustração 23 - O CAIS DE LIGAÇÃO E CAIS DE ÁGUA DE MENINOS DO PORTO DE SALVADOR
Ilustração 24 - PLANTA DO PORTO DE ARATU
Ilustração 25 - VISTAS GERAIS DO PORTO DE ARATU
Ilustração 24 - PLANTA DO PORTO DE ARATU
Ilustração 25 - VISTAS GERAIS DO PORTO DE ARATU
Ilustração 26 - PORTO ORGANIZADO DE ARATU- PARTE MARÍTIMA
Ilustração 27 - ACESSOS RODO-FERROVIÁRIOS AO PORTO DE ARATU
Ilustração 28 - PORTO DE ARATU - OS TERMINAIS DE GRANEIS SÓLIDOS
Ilustração 29 - PORTO DE ARATU - OS TERMINAIS DE GRANEIS LÍQUIDOS E GASOSOS
Ilustração 30 - Pátio público de graneis sólidos do Porto de Aratu
Ilustração 31 - VISTAS GERAIS SOB VÁRIOS ÂNGULOS DO PORTO DE ILHEUS
Ilustração 32 - VISTA DO CAIS DO PORTO DE ILHEUS
Ilustração 33 - Área do Porto Organizado de Ilheus –Parte Terrestre
Ilustração 34 - Área do Porto Organizado de Ilheus –Parte Marítima
Ilustração 35 - ILHEUS- MAPA RODOVIÁRIO PRINCIPAL DE APOIO
Ilustração 36 - TERMINAL MADRE DE DEUS – TEMADRE
Ilustração 37 - LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL DE GNL NA BAHIA DE TODOS OS SANTOS
Ilustração 38 - VISTA DO TPC ATUAL
Ilustração 39 - Pátio de carretas para a retenção de veículos, antes de chegarem ao TPC
Ilustração 40 - VISÃO DO TPC COM O TERCEIRO BERÇO)
Ilustração 41 - TERMINAL MIGUEL DE OLIVEIRA (TERMINAL DA FORD)
Ilustração 42 - TERMINAL DA GERDAU USIBA
Ilustração 43 - PLANTA ESQUEMÁTICA DO TERMINAL DA DOW
Ilustração 44 - VISTA DO TERMINAL DA DOW NO CANAL DE COTEGIPE (BAHIA)

Ilustração 45 - LOCALIZAÇÃO DE BELMONTE NA BAHIA
Ilustração 46 - LOCALIZAÇÃO DE CARAVELAS NA BAHIA
Ilustração 47 - VISTA DO TERMINAL MARITIMO DE BELMONTE
Ilustração 48 - VISTA DO TERMINAL DE MADEIRA DE FIBRIA EM CARAVELAS
Ilustração 49 - VISTA DO TERMINAL DE MADEIRA DE FIBRIA EM CARAVELAS
Ilustação 50 - PDZ DO PORTO DE SALVADOR
Ilustação 51 - PDZ DO PORTO DE ARATU
Ilustração 52 - PROJETO DA ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS NO PORTO DE SALVADOR
Ilustração 53 - EXPANSÃO DO CAIS DE CONTEINERES EM ÁGUAS DE MENINOS
Ilustração 54 - NOVO SISTEMA DE PIERS PETROLEIROS PROPOSTOS EM ARATU
Ilustração 55 - VISTA GERAL DA REGIÃO DO CANAL DE COTEGIPE
Ilustração 56 - TERRENO DA GDK ADJACENTE AO TERMINAL DA FORD
Ilustração 57 - MEDIDAS NECESSÁRIAS PARA USO DO CANAL DE COTEGIPE POR NAVIOS MAIORES DE 240M (FONTE: ESTUDO DA EMPRESA MARÍTIMA)
Ilustração 58 - PDZ DO PORTO DE ILHEUS
Ilustração 59 - FIOL – FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE - LESTE
Ilustração 60 - LOCAL PREVISTO PARA O PORTO SUL
Ilustração 61 - MAPA INDICANDO O LOCAL PREVISTO PARA O PORTO SUL JUNTO COM OS ACESSOS RODOVIÁRIOS - DECRETO Nº 12.724/2011
Ilustração 62 - ÁREA DE INFLUENCIA DO PORTO SUL
Ilustração 63 - POSICIONAMENTO E CONCEPÇÃO GERAL DO PORTO SUL
Ilustração 64 - PORTO SUL – FACILIDADES DE ATRACAÇÃO OFFSHORE
Ilustração 65 - PORTO SUL- PONTE DE LIGAÇÃO
Ilustração 66 - PORTO SUL – PLANO DE USO DO SOLO DA ÁREA DE RETAGUARDA
Ilustração 67 - PORTO SUL – LAY-OUT PROPOSTO
Ilustração 68 - ORGANOGRAMA DA CODEBA
Ilustração 69 - TENDÊNCIAS DE COMPORTAMENTO DA LINHA DE COSTA PARA O ESTADO DA BAHIA

3.1 APRESENTAÇÃO

O presente módulo do PELT Bahia apresenta o Diagnóstico relativo à situação dos Portos do Estado e navegação fluvial no sistema do Rio São Francisco.

Além de descrever os portos atuais, o Diagnóstico visa caracterizar a situação física, operacional, administrativa e institucional dos portos ativos da Bahia, além de apresentar os planos existentes para novos terminais.

Numa segunda etapa relativa as expectativas de expansão portuária, serão considerados os elementos condicionantes do planejamento, principalmente aqueles que influirão no desenvolvimento portuário da Bahia. Em particular, nessa fase serão consideraras as projeções de cargas para o horizonte do projeto, além das análises referentes aos navios previstos na sua operação e suas características.

Finalizando, será apresentado o Plano proposto para este segmento, no qual serão especificados os projetos a serem considerados, de forma integrada ao sistema logístico da Bahia, assinalando-se as suas justificativas e as suas prioridades.

3.2 O Sistema Portuário Marítimo da Bahia

3.2.1 Descrição Geral

O Sistema Portuário da Bahia relacionado com os terminais de caráter comercial, ou seja, operando com cargas e atendendo navios de passageiros, pode ser dividido em três partes:

- Os portos da Companhia Docas da Bahia (a CODEBA);
- O Complexo Portuário em fase de planejamento adiantado e conhecido sob a denominação de Porto Sul;
- Os terminais privados.

A CODEBA se responsabiliza pelos portos, a seguir:

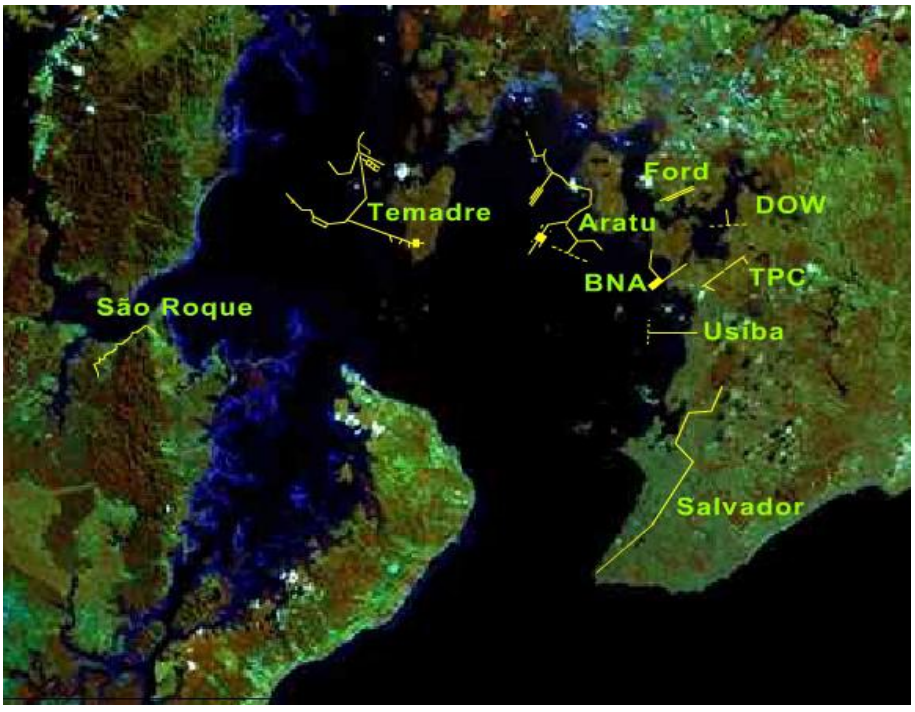
- Porto de Salvador;
- Porto de Aratu;
- Porto de Ilhéus

Ainda, parcialmente em fase de planejamento, o Porto Sul inclui o Porto da Bamin (Bahia Mineração) e, adjacente a ele, um porto de uso múltiplo, mas essencialmente graneleiro, que atenderia vários usuários.

Os Portos e terminais privados em operação hoje são citados a seguir:

Na Bahia de Todos os Santos:

Ilustração 1 - LOCALIZAÇÃO DOS TERMINAIS E PORTOS NA BAHIA DE TODOS OS SANTOS



Fonte: Internet

- O TEMADRE (Terminal Aquaviário Almirante Alves Câmara) - Terminal Madre de Deus do sistema Petrobras e que está neste momento construindo um terminal para gás natural liquefeito perto da Ilha do Frade;
- O TPC (Terminal Portuário COTEGIPE Ltda.), no canal do mesmo nome, terminal este pertencente à Companhia Dias Branco;
- O Terminal da Gerdau-Usiba;
- O Terminal da Dow Brasil Nordeste;
- O Terminal Portuário Privativo Miguel de Oliveira, também conhecido como Terminal da Ponta da Laje ou terminal da Ford. É operado pela empresa Porto Cotegipe Logística (C.Port), que também administra o Terminal Portuário Cotegipe.

Adicionalmente, três terminais estão sendo planejados na região do Canal de Cotegipe:

- O Terminal marítimo da empresa Braskem;
- O cais da empresa GDK;
- O cais de uso múltiplo da Bahia Terminal.

No litoral Sul da Bahia, dois terminais privativos relacionados com a indústria de celulose são posicionados:

- O Terminal de barcaças Luciano Villas Boas Machado, localizado em Caravelas;
- O Terminal Marítimo de Belmonte, ligado à operação da empresa Veracel.

3.2.2 A Movimentação de Cargas

3.2.2.1 Geral

O Quadro 1 descreve a movimentação de cargas na Bahia, mas exclui os Terminais privados do Sul do Estado (Belmonte e Fibria). O Quadro 2 descreve a movimentação nestes dois terminais.

Quadro 1 - MOVIMENTO DE CARGAS NO SISTEMA PORTUÁRIO DA BAHIA-BAHIA DE TODOS OS SANTOS INCLUINDO ILHÉUS

Ano	Carga Geral	Conteineres	Graneis Sólidos	Graneis Liquidos	Total	Total sem Temadre
2006	556562	1496754	3967486	25266716	31702346	11130951
2007	410533	2343273	4667228	26788113	34209147	12796840
2008	366593	2338385	5406714	27200003	35312097	12546331
2009	379075	2373772	3924513	22440712	29118072	11233069
2010	304981	2682690	4901133	25191782	33107586	12567970
2011	341191	2878277	5392018	23596848	32208334	12820419
2012	310660	3035957	5288034	23908804	32543455	13488455

Fonte: CODEBA

Quadro 2 - MOVIMENTO DE CARGAS NO SISTEMA PORTUÁRIO DA BAHIA-SUL DO ESTADO- FIBRIA E BELMONTE

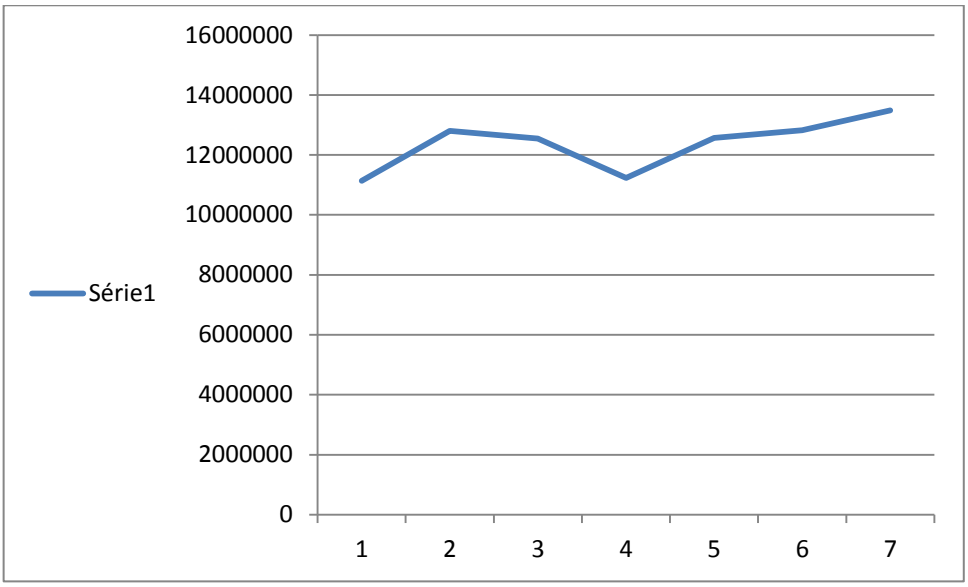
Ano	Carga Geral	Granel sólido	Total
2009	950622	1576020	2526642
2010	725646	1724944	2450590
2011	1040453	2234382	3274835
2012	1119160	2179533	3298693

Fonte: Antaq

A movimentação portuária do Estado é altamente influenciada pela operação do Temadre que sozinho representa cerca de 60% da operação do Estado. Se eliminarmos esta operação, a movimentação se reduz a cerca de 16 milhões de toneladas, sendo que 13 milhões são operadas na Bahia de Todos os Santos e cerca de 3 milhões são provenientes da operação do polo de celulose, no sul do Estado.

A movimentação da Bahia de Todos os Santos (sem considerar o Temadre, mas incluindo a pequena movimentação de Ilhéus) tem mostrado nos últimos 7 anos um crescimento irregular e modesto, como mostra o gráfico da Ilustração a seguir.

Ilustração 2 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NA BAHIA DE TODOS OS SANTOS*



*Inclui Ilheus

3.2.2.2 Os Portos Organizados do Estado

O sistema dos portos organizados do Estado da Bahia inclui os portos de Salvador, Aratu e Ilhéus.

O Quadro 3 apresenta o histórico da movimentação geral destes três portos em conjunto.

Quadro 3 - MOVIMENTAÇÃO TOTAL (EM T) DOS PORTOS DA CODEBA, POR TIPO DE CARGA

Ano	Carga Geral	Conteineres	Graneis Solidos	Graneis Liquidos	Total
2006	556612	1911582	2687254	3809508	8964956
2007	406528	2343271	3365676	4478905	10594380
2008	366593	2338787	3157981	3602803	9466164
2009	378950	2373997	1926572	3850715	8530234
2010	304981	2709620	2380033	3878419	9273053
2011	341191	2878178	2357439	3466637	9043445
2012	310160	3034976	2404188	4175359	9924683

Fonte: Codeba

Os gráficos a seguir ilustram a evolução das cargas totais do sistema CODEBA.

Ilustração 3 - EVOLUÇÃO DA CARGA TOTAL MOVIMENTADA PELOS PORTOS DA CODEBA-2006-2012 (EM T)

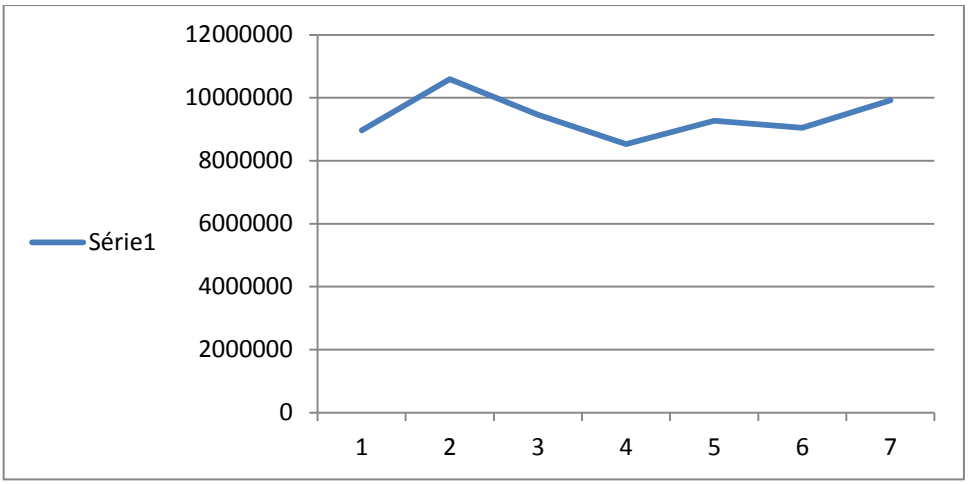


Ilustração 4 - EVOLUÇÃO DA CARGA GERAL MOVIMENTADA PELOS PORTOS DA CODEBA-2006-2012 (EM T)

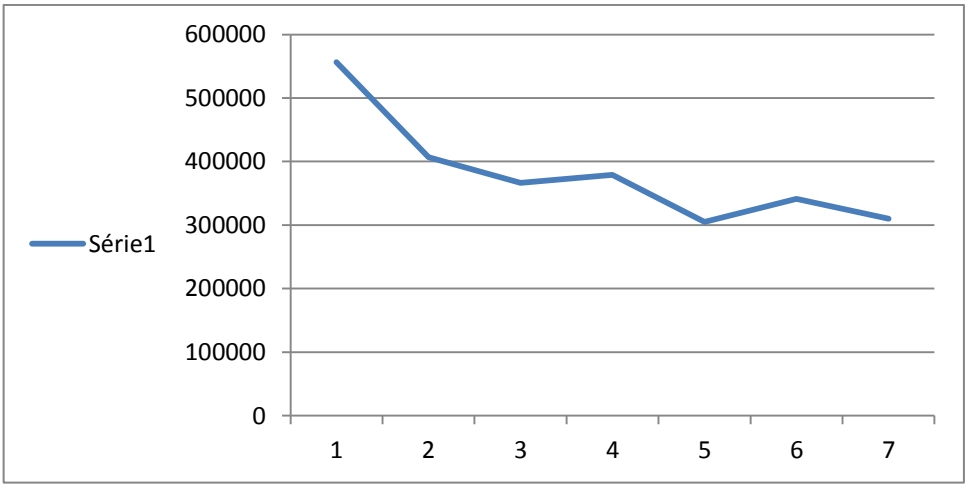


Ilustração 5 - EVOLUÇÃO DOS CONTEINERES MOVIMENTADOS PELOS PORTOS DA CODEBA-2006-2012 (EM T)

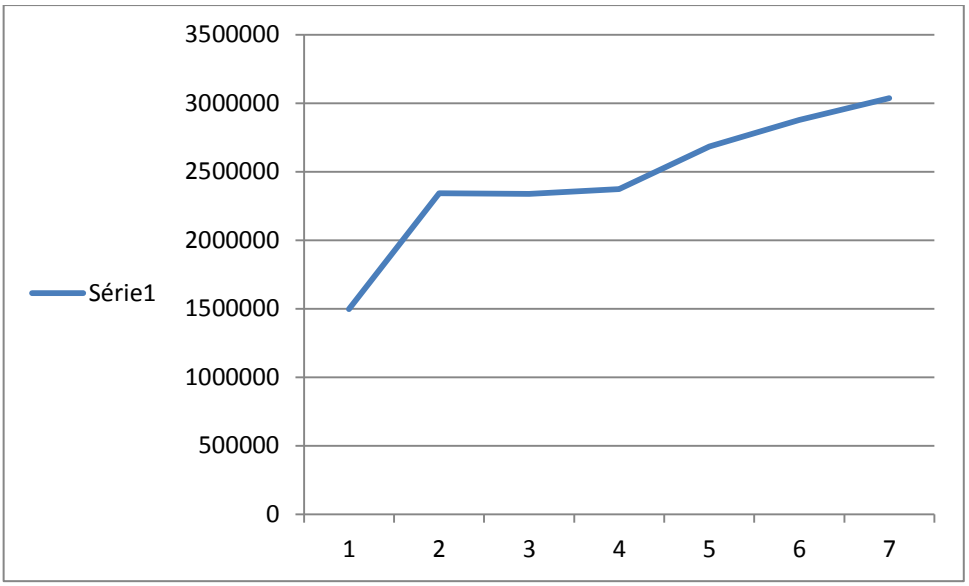


Ilustração 6 - Evolução dos Graneis Sólidos movimentados nos portos da CODEBA-2006-2012 (em t)

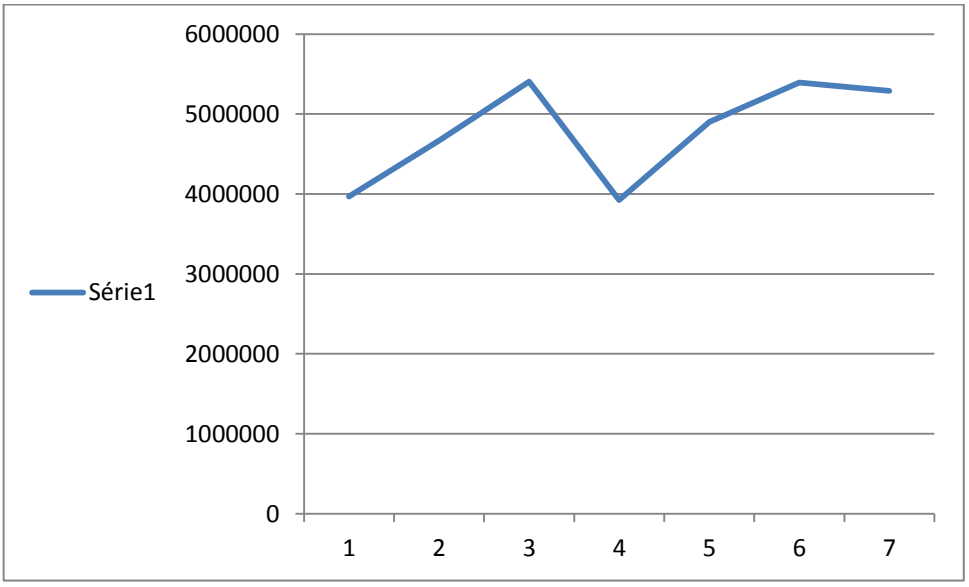


Ilustração 7 - EVOLUÇÃO DOS GRANEIS LÍQUIDOS MOVIMENTADOS PELOS PORTOS DA CODEBA-2006-2012 (EM T)

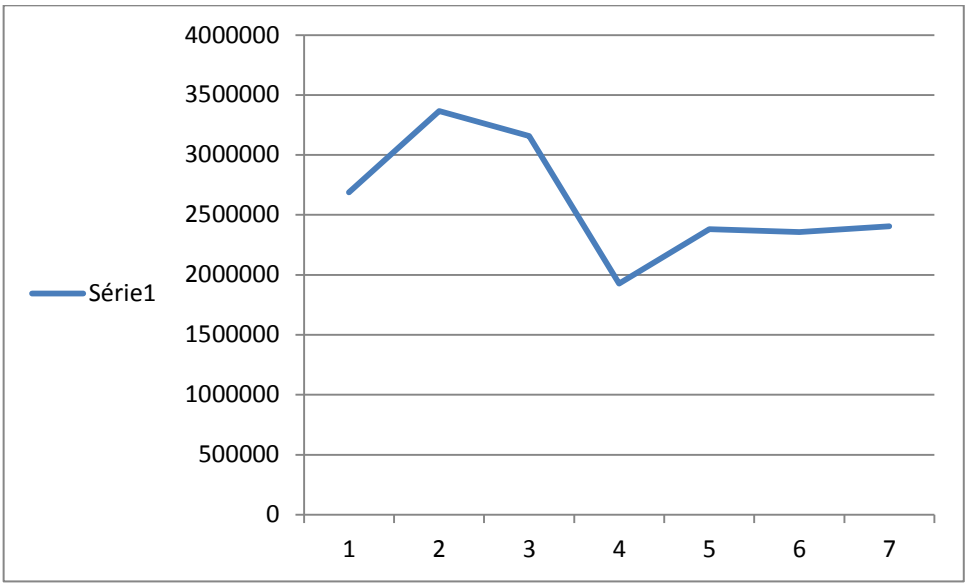
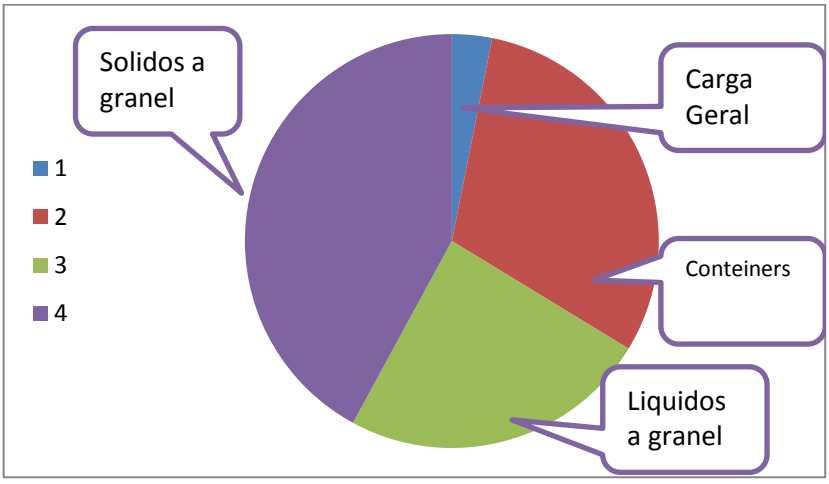


Ilustração 8 - PARTICIPAÇÃO DOS DIVERSOS TIPOS DE CARGA NA MOVIMENTAÇÃO DOS PORTOS DA CODEBA(EM T)-2012



O Quadro 4 apresenta o histórico da movimentação de cada porto separadamente.

Quadro 4 - HISTÓRICO DA MOVIMENTAÇÃO DOS 3 PORTOS ORGANIZADOS (EM T)

Ano	Salvador	Aratu	Ilheus	Total
1980	1167883	949109	519611	2636603
1981	1108399	1030907	487149	2626455
1982	1205553	1393916	538901	3138370
1983	1375053	1422863	551062	3348978
1984	1431725	2015529	565431	4012685
1985	1344320	2177932	697862	4220114
1986	1270086	2195083	699432	4164601
1987	1301740	2531589	695187	4528516
1988	1240762	2381029	651438	4273229
1989	1270599	2522422	670464	4463485
1990	1438874	2560669	667139	4666682
1991	1339489	2134936	557518	4031943
1992	1757480	2555234	482668	4795382
1993	1666224	2924096	645416	5235736
1994	1701477	3019047	956664	5677188
1995	1603446	3042383	814223	5460052
1996	1634512	3392041	422423	5448976
1997	1572509	3347950	434587	5355046
1998	1402027	3436006	782454	5620487
1999	1789021	3307408	487778	5584207
2000	1992246	3630797	748791	6371834
2001	1939383	3636171	779456	6355010
2002	2334992	4840219	651822	7827033
2003	2617111	5441251	899203	8957565
2004	2953093	6608803	1024857	10586753
2005	3035822	6088684	975264	10099770
2006	2799371	5392086	733531	8924988
2007	3090307	6747827	756246	10594380
2008	3597767	5610385	258012	9466164
2009	3043040	5235885	251424	8530349
2010	3466805	5604295	201953	9273053
2011	3596812	5198492	248131	9043435
2012	3639899	5811675	473109	9924683

Fonte: Codeba

Ilustração 8 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE SALVADOR - 1980 – 2012(EM T)

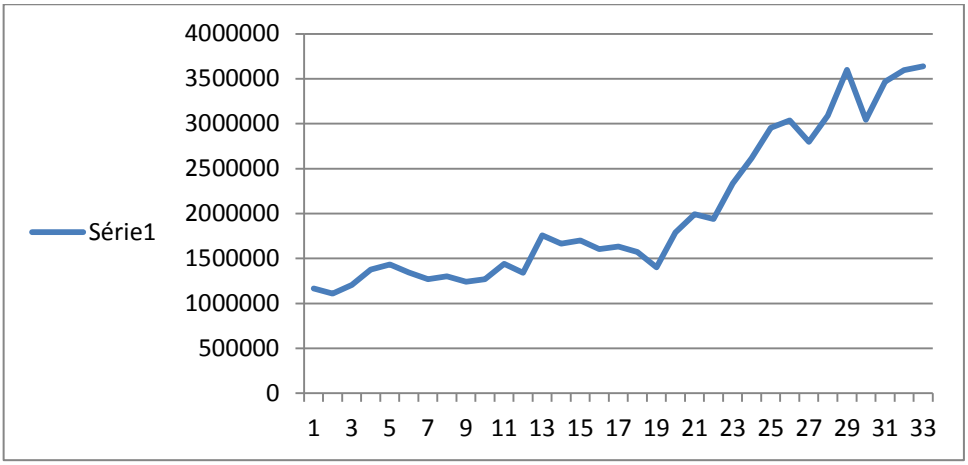


Ilustração 9 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE ARATU-1980 - 2012(EM T)

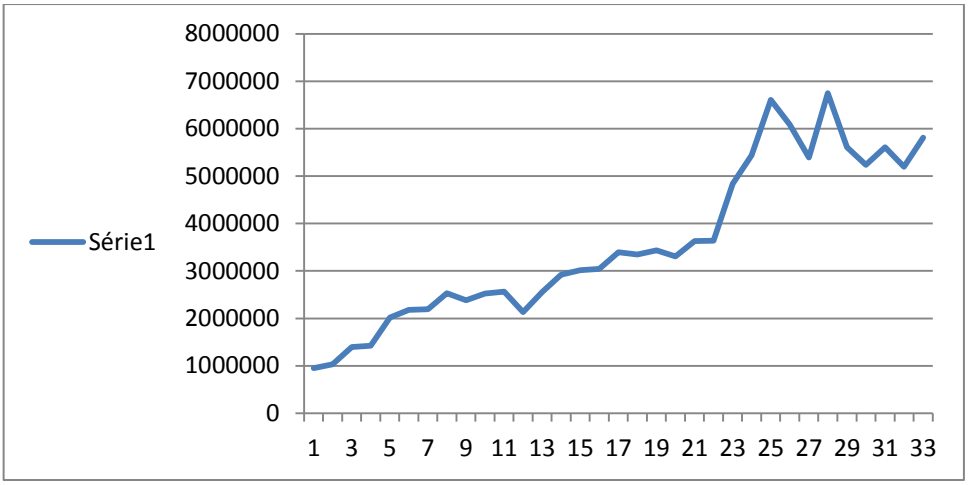
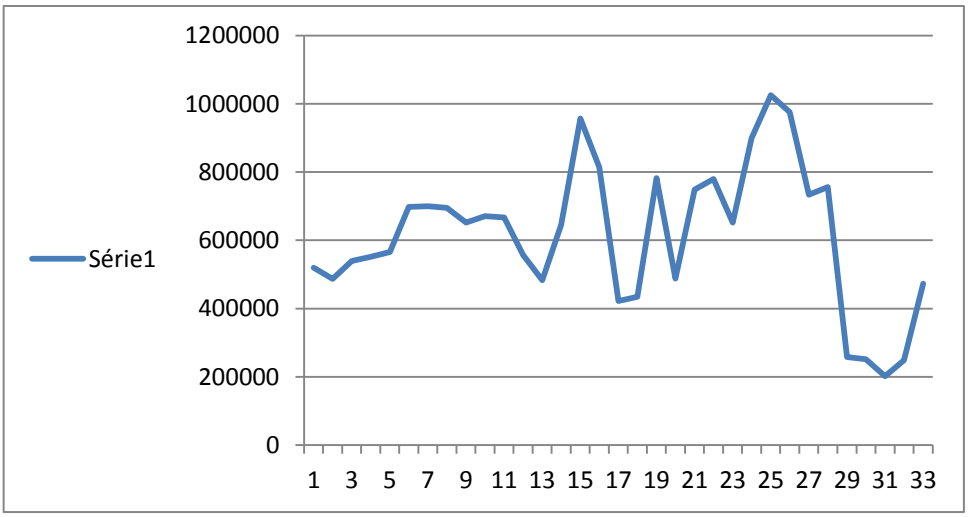


Ilustração 10 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE ILHEUS-1980 – 2012(EM T)



Do que precede pode-se apresentar as considerações a seguir:

- O Porto de Salvador é essencialmente um Porto de conteineres. O Porto de Aratu é essencialmente um Porto graneleiro. O Porto de Ilhéus, apesar de apresentar um bom potencial físico, ainda, na maior parte do tempo, atrai cargas pontuais por períodos específicos;
- A carga do Sistema CODEBA representou 73,5%, em 2012, da carga baiana (se não considerarmos o Temadre). Em 2006, representava pouco mais de 80%, tendo perdido ligeiramente presença devido ao crescimento do TPC (Terminal Portuário Cotegipe), que retirou parte substancial do trigo de Salvador, além de atrair parte importante do mercado da soja em grãos;
- A curva de longo prazo de Salvador mostra, a partir do ano 2000, um crescimento forte apesar de flutuações acentuadas, mas aparentemente mantendo certa tendência ao crescimento, sustentada pelo aumento da movimentação de conteineres;
- O Porto de Aratu mostra a mesma tendência de crescimento. Após um período de altas flutuações, parece ter retomado a tendência de crescimento histórica;
- O Porto de Ilhéus não apresenta uma história regular, devido ao fato, já mencionado, de ser muito usado oportunisticamente por cargas específicas por curto período de tempo.

A movimentação de cargas do Porto de Salvador

O Quadro 5 descreve a movimentação do Porto de Salvador por sentido (exportação e importação) e por natureza da carga.

Quadro 5 - PORTO DE SALVADOR - MOVIMENTAÇÃO SEGUNDO O SENTIDO E A NATUREZA DAS CARGAS (em t)

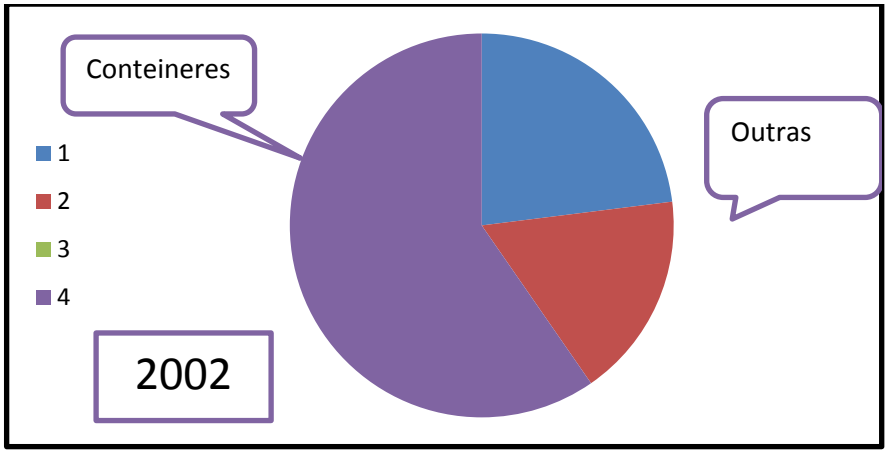
ANO	SENTIDO		NATUREZA DAS CARGAS				TOTAL
	IMPORT.	EXPORT.	C. GERAL	G.SOLIDO	G.LIQUIDO	CONT.*	
1980	538143	629470	560403	501437	62973	4307	1167883
1981	487342	621057	54742	464664	49781	46534	1108399
1982	481357	724196	622067	487635	27759	68092	1205553
1983	524094	850959	721358	548162	21934	83599	1375053
1984	561000	870725	670000	575000	26000	160725	1431725
1985	427850	916470	648430	457357	55933	182600	1344320
1986	592700	677386	483103	570950	32969	183064	1270086
1987	666193	635547	372929	691392	19275	218144	1301740
1988	465602	775160	437824	552485	4410	246043	1240762
1989	382935	887664	544915	449069	6161	270454	1270599
1990	479157	959717	588935	573378	6850	269711	1438874
1991	419291	920198	600157	489872	2881	246579	1339489
1992	408764	1348716	891926	475492	140	389922	1757480
1993	418029	1248195	829609	464416	0	372199	1666224
1994	451270	1250207	725630	506566	0	469281	1701477
1995	519656	1083790	642635	434598	0	526213	1603446
1996	547043	1087469	513892	477747	0	642873	1634512
1997	590777	981732	501358	416887	0	654264	1572509
1998	639695	762332	386064	412947	6426	596590	1402027

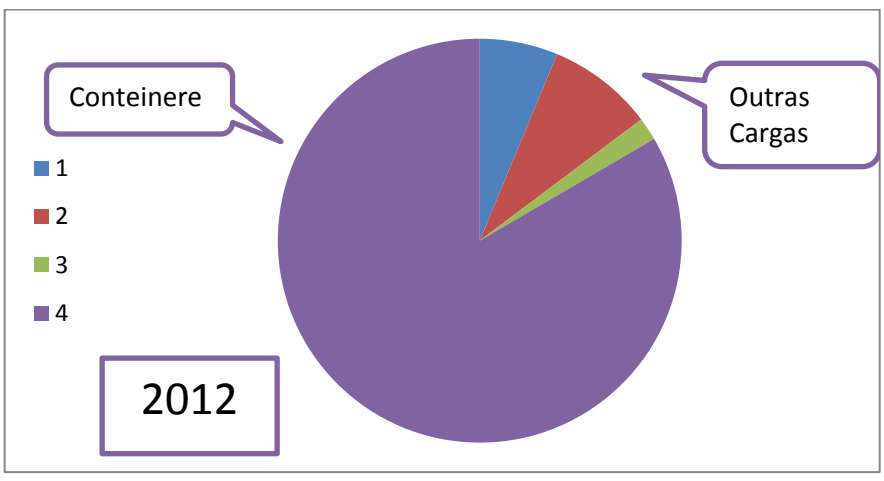
1999	1031097	757924	463130	473236	0	852655	1789021
2000	910376	1081870	479029	495613	10054	1007550	1992246
2001	887897	1051486	44738	396407	120	1095476	1939383
2002	899860	1435432	537475	404751	0	1392496	2334992
2003	915260	1701851	635825	460502	0	1520784	2617111
2004	1182229	1770864	593737	697146	0	1662210	2953093
2005	1053925	1981897	74536	552671	0	1737791	3035822
2006	988512	1810859	499610	388179	0	1911582	2799371
2007	1202731	1887576	311245	435791	0	2343271	3090307
2008	1840089	1757678	280281	978699	0	2338787	3597767
2009	1255096	1787944	277273	386634	5261	2373872	3043040
2010	1655851	1810954	249374	425753	82058	2709620	3466805
2011	1792189	1804623	260978	408256	49400	2878178	3596812
2012	1871002	1768897	227726	309244	66953	3035976	3639899

Fonte: Codeba
* inclui a tara do container

As Ilustrações a seguir realçam a importância crescente da operação de conteineres em Salvador.

Ilustração 11 - PARTICIPAÇÃO DO CONTEINER NA MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE SALVADOR





O quadro 6 mostra que o Porto de Salvador é predominantemente um Porto de longo curso, enquanto que o quadro 7 detalha a evolução histórica da movimentação de conteineres em Salvador. Os Quadros 8 a 11 detalham a operação de conteineres de forma mais específica para os anos 2011 e 2012.

Quadro 6 - MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE SALVADOR DIVIDIDA POR TIPO DE NAVEGAÇÃO

Ano	Longo curso	Cabotagem	Total
2010	2624840	841965	3466805
2011	2697694	899118	3596812
2012	2686435	953464	3639899

Quadro 7 - PORTO DE SALVADOR: MOVIMENTAÇÃO GERAL DE CONTEINERES EM UNIDADES E TEU´S

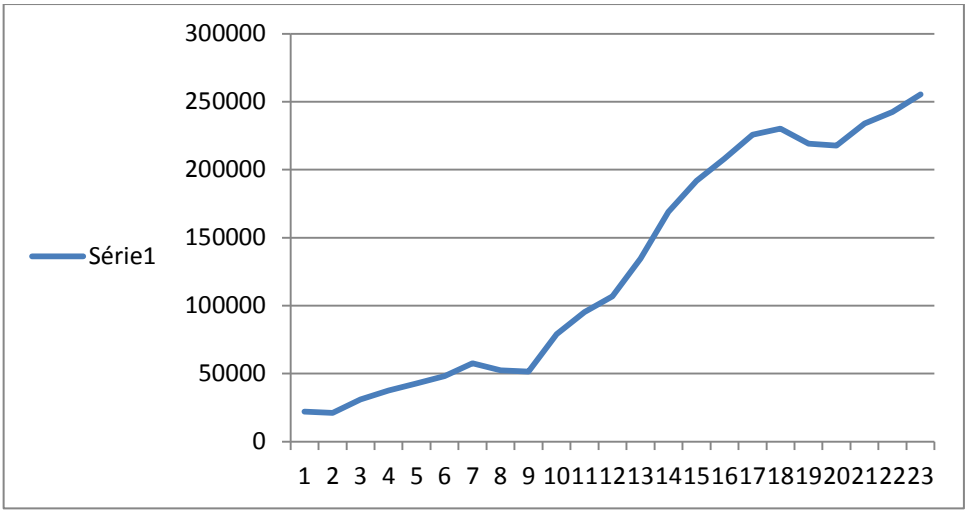
ANO	IMPORTAÇÃO						EXPORTAÇÃO						TOTAL GERAL	
	cheios		vazios		total		cheios		vazios		total			
	20'	40'	20'	40'	unidade	TEUs	20'	40'	20'	40'	unidade	TEUs	unidade	TEUs
1990	3647	246	6097	389	10379	11014	7120	455	2603	166	10344	10965	20723	21979
1991	3096	346	5275	522	9239	10107	6577	668	2511	248	10004	10920	19243	21027
1992	3686	715	10036	435	14872	16022	1152	508	1741	362	14131	15001	29003	31023
1993	2842	750	9494	2374	15460	18584	1084	2709	1775	445	15769	18923	31229	37507
1994	3786	943	10782	2675	18186	21804	13078	2357	1984	615	18034	21006	36220	42810
1995	5840	1645	8947	3160	19592	24397	13980	2726	1587	1355	19648	23729	39240	48126
1996	6172	2221	13667	2284	24344	28849	17845	3090	1540	1567	24042	28699	48386	57548
1997	9582	2276	8548	1831	22237	26344	15920	2656	2282	1319	22177	26152	44414	52496
1998	7444	2959	5987	3186	19576	25721	11355	4591	2077	1519	19542	25652	39118	51373
1999	7021	4280	8004	8355	27660	40295	13326	10106	1565	1854	26851	38811	54511	79106
2000	9141	7086	6374	9272	31873	48231	12558	13338	2490	2676	31062	47076	62935	95307
2001	9867	8061	5265	11302	34495	53858	11519	16340	2597	3051	33507	52898	68002	106756
2002	9824	6613	10119	16977	43533	67123	18299	20770	2002	2850	43921	67541	87454	134664
2003	9274	6019	13892	25103	54288	85410	21514	28326	1752	1882	53474	83682	107762	169092
2004	10603	8476	15825	26481	61385	96342	24360	32442	1352	2429	60583	95454	121968	191796
2005	12050	8361	16097	30073	66581	105015	25458	36457	1677	1513	65105	103075	131686	208090
2006	13173	11501	16359	30847	71900	114248	27190	39602	2154	1445	70389	111434	142289	225682
2007	16116	12097	12392	30353	71086	113536	27970	42055	1508	1573	72853	116734	143939	230270
2008	19555	13846	8238	28008	69647	111501	13846	38643	1745	1510	77476	107629	137123	219130
2009	18359	13126	5737	28401	65623	107150	24061	40400	2235	1704	78400	110504	134023	217654
2010	26042	19196	6430	22473	74141	115810	26544	39330	6957	3039	75870	118239	150011	234049
2011	26433	18514	7275	22381	77423	121138	24915	40596	8750	3213	77474	121283	154897	242421
2012	30860	22108	4832	25154	82954	130216	22535	41495	13960	2832	80822	125149	163776	255365

Quadro 8 - PORTO DE SALVADOR - MOVIMENTAÇÃO DE CONTEINERES EM UNIDADES, TEU´S E PESO (EM t) - 2011

Tipo	item	Longo Curso		Cabotagem		Total
		import	export	desembarque	embarque	geral
cheio	unidades	33923	54046	13844	11465	113278
	Teus	49195	89419	19906	16688	175208
	peso	768830	1249035	416473	309363	2743701
vazio	unidades	4087	9090	25569	2873	41619
	Teus	6838	11424	45199	3752	67213
	peso	13510	24720	88315	7932	134477
Total	unidades	38010	63136	39413	14338	154897
	Teus	56033	100843	65105	20440	242421
	peso	782340	1273755	504788	317295	2878178

A ilustração 12 mostra o crescimento em TEU´S da movimentação total de conteineres. Depois de uma flutuação negativa durante os anos 2008 e 2009, o crescimento se manifestou claramente nos últimos anos.

Ilustração12 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CONTEINERES NO PORTO DE SALVADOR 1980-2012(EMTEU´S)



Quadro 9 - PORTO DE SALVADOR - MOVIMENTAÇÃO DE CONTEINERES POR NAVEGAÇÃO, TAMANHO E SENTIDO (EM UNIDADES) - 2011

Tipo	tamanho (pés)	Longo Curso		Cabotagem		Total
		import	export	desembarque	embarque	Geral
cheio	20 pés	18651	18673	7782	6242	51348
	40 pés	15272	35373	6062	5223	61930
vazio	20 pés	1336	6756	5939	1994	16025
	40 pés	2751	2334	19630	879	25599
total	20 pés	19987	25429	13721	8236	67373
	40 pés	18023	37707	25692	6102	87524

Quadro 10 - PORTO DE SALVADOR - MOVIMENTAÇÃO DE CONTEINERES EM UNIDADES, TEU´S E PESO (EM T) - 2012

Tipo	Item	Longo Curso		Cabotagem		Total
		import	export	desembarque	embarque	geral
cheio	unidades	36403	53633	16565	10397	116998
	Teus	52311	89859	22765	15666	180601
	peso	833062	1272993	501043	280002	2887100
vazio	unidades	3303	9949	26683	6843	46778
	Teus	6249	11607	48891	8017	74764
	peso	12021	25371	94670	16819	148876
Total	unidades	39706	63582	43248	17240	163776
	Teus	58560	101466	71656	23683	255365
	peso	845083	1298364	595713	296816	3035976

Quadro 11 - PORTO DE SALVADOR - MOVIMENTAÇÃO DE CONTEINERES POR TIPO DE NAVEGAÇÃO- TAMANHO e SENTIDO (em unidade)-2012

Tipo	Tamanho (pés)	Longo Curso		Cabotagem		Total
		import	export	desembarque	embarque	Geral
cheio	20	20495	17407	10365	5128	53395
	40	15908	36226	6200	5269	63603
vazio	20	357	8291	4475	5669	18792
	40	2946	1658	22208	1174	27986
total	20	20852	25698	14840	10797	72187
	40	18854	37884	28408	6443	91589

A observação dos quadros relacionados com a movimentação de contêineres em 2011 e 2012 permite as seguintes conclusões:

- O peso médio de um conteiner cheio de 20´(um TEU) é de 15,6 a 16t;
- O peso médio de um TEU (incluindo cheios e vazios) é de 12t;
- O peso médio de uma unidade (desconsiderando seu tamanho e se é cheio ou vazio) é 18,5t;
- A relação Número de TEU´S/Número de Unidades é 1,55, assinalando a predominância de conteineres de 40´na movimentação do porto;
- A participação de unidades cheias em relação ao total de unidades movimentadas é de cerca de 70% contra cerca de 30% de vazios;
- A navegação de cabotagem desembarca em Salvador um grande número de conteineres vazios;
- Verifica-se uma preponderância da exportação de longo curso no trafego de conteineres.

A seguir são apresentadas as principais mercadorias operadas no Porto e às vezes, parcialmente conteinerizadas - ver Quadros 12 a 17.

Celulose

Quadro 12
Porto de Salvador
Movimentação de celulçose (em t) -2006 -2012

Ano	Desembarcada		Embarcada	
	C.Solta	Total	C. Solta	Total
2006	0	39	58344	70683
2007	0	54	59835	71707
2008	0	141	116101	148556
2009	0	56	196676	361025
2010	0	3083	195870	410216
2011	0	622	171862	377427
2012	0	1712	160485	378118

Nota: Parte da celulose foi embarcada em contêineres.

Concentrado de Cobre

Quadro 13
Porto de Salvador
Movimentação de Concentrado de Cobre (em t) 2006-2012

Ano	Desembarcado	
	Granel	Total
2006	15469	16639
2007	0	1576
2008	231281	233006
2009	0	2972
2010	49730	56973
2011	22968	28559
2012	3000	59087

Peças e equipamentos

Quadro 14
Porto de Salvador
Movimentação de Peças e Equipamentos (em t) 2006-2012

Ano	Desembarcadas		Embarcadas	
	C.Solta	Total	C. Solta	Total
2006	9804	63045	1019	9341
2007	7661	81539	7833	21699
2008	9290	82553	27	23336
2009	19121	100571	208	17955
2010	14081	104455	1060	20762
2011	24616	171515	3972	27971
2012	15012	166462	90	18454

Nota: Parte da carga foi operada em contêineres.

Trigo

Quadro 15
Porto de Salvador
Movimentação de Trigo(em t) 2006-2012

Ano	Granel
2006	326059
2007	378230
2008	336372
2009	352444
2010	320396
2011	314457
2012	301739

Asfalto

Quadro 16
Porto de Salvador
Movimentação de Asfalto(em t) 2006-2012

Ano	Total
2009	5261
2010	82110
2011	53883
2012	78030

Granito

Quadro 17
Porto de Salvador
Movimentação de Granito(em t) 2006 - 2012

Ano	C. Solta	Total
2006	773611	84779
2007	66749	79410
2008	38360	522209
2009	11130	24916
2010	20797	32500
2011	22725	32573
2012	13142	22338

Nota: Parte da carga foi operada em conteineres

A movimentação de cargas do Porto de Aratu

O Quadro 18 apresenta a movimentação histórica do Porto de Aratu e o Quadro 19 apresenta a participação dos tipos de navegação nos últimos anos.

Quadro 18
Porto de Aratu
Movimentação segundo sentido e natureza da carga(em t)

ANO	SENTIDO		NATUREZA DAS CARGAS			TOTAL
	IMPORT	EXPORT	C. GERAL	G.SOLIDO	G. LIQUIDO	
1980	615464	333645	7	452042	497060	949109
1981	535544	495363	9	520513	510385	1030907
1982	630898	763018	12	748024	645880	1393916
1983	481373	941490	0	592239	830624	1422863
1984	815000	1200529	3	928000	1087526	2015529
1985	792244	1385688	0	1029193	1148739	2177932
1986	1087811	1107272	0	1114143	1080940	2195083
1987	1215619	1315970	0	1337465	1194124	2531589
1988	1180229	1200800	0	1234145	1146884	2381029
1989	1209575	1312847	0	1293757	1228665	2522422
1990	1198868	1361801	0	1341106	1219563	2560669
1991	1058921	1076015	0	1092038	1042898	2134936
1992	1278345	1276889	517	1236439	1318278	2555234
1993	1443692	1480404	37368	1305497	1581231	2924096
1994	1453163	1565884	193629	1047038	1778380	3019047
1995	1609096	1433855	6142	1335482	1645481	3042383
1996	1840802	1551239	4369	1434336	1953336	3392041
1997	1763571	1584379	0	1454357	1893593	3347950
1998	1818469	1617537	704	1423571	2011731	3436006
1999	1617042	1690366	3509	1209478	2094421	3307408
2000	2016824	1613973	2023	1627954	2000820	3630797
2001	1895539	1740631	1354	1486623	2148194	3636171
2002	3159108	1681111	930	1452530	3386759	4840219
2003	3512697	1928554	9	1641336	3799906	5441251
2004	4356806	2251997	0	2145824	4462979	6608803
2005	3998206	2090477	0	1803522	4285162	6088684
2006	3597989	1794097	0	1582578	3809508	5392086
2007	4762544	1985283	0	2268922	4478905	6747827
2008	3751530	1858855	0	2007582	3602803	5610385
2009	3451799	1784086	186	1390245	3845454	5235885
2010	3863270	1741025	0	1808934	3795361	5604295
2011	3688562	1509930	267	1780808	3417417	5198492
2012	3847292	1964383	301	1702968	4108406	5811675

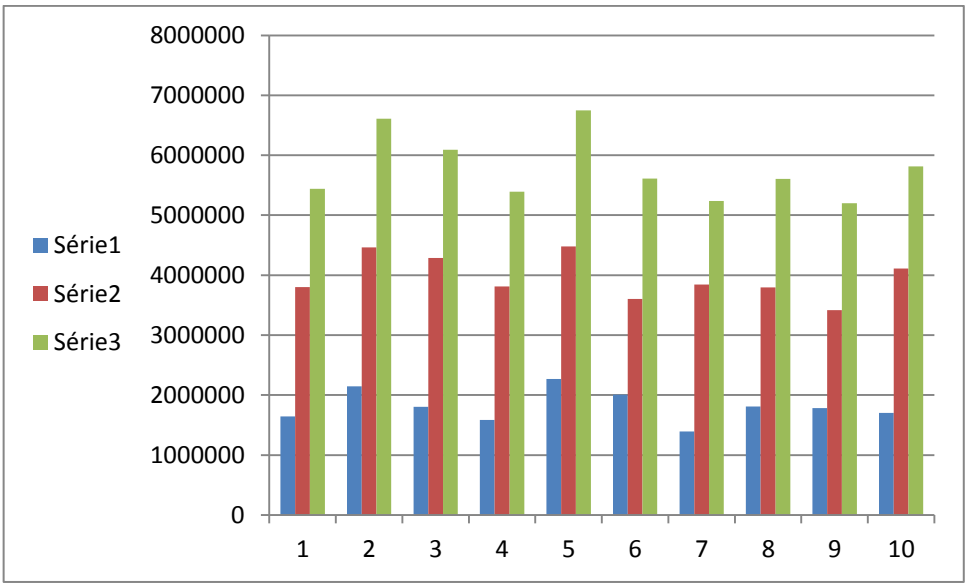
Quadro 19
Movimentação do Porto de Aratu dividida por tipo de navegação(em t)

Ano	Longo curso	Cabotagem	Total
2010	3858337	1745958	5604295
2011	3513267	1685225	5198492
2012	4059013	1752662	5811675

Vê-se que o Porto é essencialmente graneleiro com a predominância acentuada dos graneis líquidos a partir do fim do século. A fim de abastecer o polo de Camaçari, o Porto é acentuadamente importador de longo curso.

A ilustração a seguir, apresenta a predominância clara dos graneis líquidos na movimentação do porto no período 2003 -2012.

Ilustração 13 - EVOLUÇÃO DOS GRANEIS LÍQUIDOS E SÓLIDOS NO PORTO DE ARATU NO PERÍODO 2003 -2012 (EM T)



Legenda: Azul-Graneis sólidos; Vermelho-Graneis Líquidos; Verde-Total.

A seguir são apresentadas as principais mercadorias operadas no Porto de Aratu (Quadros 20 a 30).

<u>Concentrado de Cobre</u>

Quadro 20
Porto de Aratu
Movimentação de Concentrado de Cobre (em t) – 2006 - 2012

Ano	Movimentação
2006	587310
2007	544935
2008	364753
2009	521624
2010	382103
2011	474745
2012	386132

Ureia

Quadro 21
Porto de Aratu
Movimentação de Ureia (em t) – 2006 - 2012

Ano	Movimentação
2006	22349
2007	33035
2008	5502
2009	5300
2010	11789
2011	26458
2012	33776

Coque de Carvão

Quadro 22
Porto de Aratu
Movimentação de Coque de carvão (em t) - 2006-2012

Ano	Movimentação
2006	108047
2007	255086
2008	233389
2009	67726
2010	183887
2011	108933
2012	44549

Escoria

Quadro 23
Porto de Aratu
Movimentação de Escoria (em t) - 2006-2012

Ano	Movimentação
2006	108047
2007	255086
2008	233389
2009	67726
2010	183887
2011	108933
2012	44549

Fertilizantes

Quadro 24
Porto de Aratu
Movimentação de Fertilizantes (em t)
2006-2012

Ano	Movimentação
2006	398385
2007	573582
2008	451490
2009	385757
2010	484530
2011	804482
2012	645031

Klinquer

Quadro 25
Porto de Aratu
Movimentação de Klinquer (em t)
2006-2012

Ano	Movimentação
2010	40289
1011	38911
2012	21546

Nafta

Quadro 26
Porto de Aratu
Movimentação de Nafta (em t)
2006-2012

Ano	Movimentação
2006	1470529
2007	2141143
2008	1446270
2009	1581719
2010	1362793
2011	1060645
2012	1538335

Rocha Fosfática

Quadro 27
Porto de Aratu
Movimentação de Rocha Fosfática (em t)
2006-2012

Ano	Movimentação
2006	164276
2007	210214
2008	182910
2009	56294
2010	190071
2011	166945
2012	248112

Manganês

Quadro 28
Porto de Aratu
Movimentação de Manganês (em t)
2006-2012

Ano	Movimentação
2006	100325
2007	178203
2008	174171
2009	13054
2010	142906
2011	79581
2012	0

Magnesita

Quadro 29
Porto de Aratu
Movimentação de Magnesita (em t)
2006-2012

Ano	Movimentação
2006	67693
2007	87548
2008	87347
2009	122208
2010	104404
2011	52657
2012	30228

Minério de Ferro

Quadro 30
Porto de Aratu
Movimentação de Minerio de Ferro (em t)
2006-2012

Ano	Movimentação
2006	
2007	188893
2008	325995
2009	28242
2010	0
1011	0
2012	183796

A movimentação de cargas do Porto de Ilheus

O Quadro 31 apresenta a movimentação histórica do Porto de Ilhéus. O Quadro 32 mostra a participação dos diversos tipos de navegação nos últimos anos.

Quadro 31
Porto de Ilheus
Movimentação segundo sentido e natureza da carga(em t)

ANO	SENTIDO		NATUREZA DAS CARGAS				TOTAL
	IMPORT.	EXPORT.	C. GERAL	G. SÓLIDO	G. LÍQUIDO	CONTEIN.*	
1980	351453	168158	163007	52898	295315	8391	519611
1981	312670	174479	166255	26678	283628	10588	487149
1982	350260	188641	172204	20803	325698	20196	538901
1983	342104	208958	186206	12403	325779	26674	551062
1984	375000	190431	165000	35000	328000	37431	565431
1985	417838	280024	237361	30408	378716	51377	697862
1986	485916	213516	177966	40903	438453	42110	699432
1987	448403	246784	189017	22238	419148	64784	695187
1988	452125	199313	145446	14540	427031	64421	651438
1989	455548	214916	178583	2599	446401	42881	670464
1990	454153	212986	149077	4501	440484	73077	667139
1991	378385	179133	111598	0	370351	75569	557518
1992	312033	170635	82018	22253	303734	74663	482668
1993	356609	288807	136074	88433	349118	71791	645416
1994	394055	562609	320502	213701	344318	78143	956664
1995	441341	372882	282447	123039	378988	29749	814223
1996	270912	151511	84750	123778	184700	29195	422423
1997	95302	339285	41433	370389	0	22765	434587
1998	121129	661325	19780	666893	0	95781	782454

1999	169745	318033	76203	396998	0	14577	487778
2000	135039	613752	73861	644868	0	30062	748791
2001	90538	688918	35316	717829	0	26311	779456
2002	117773	534049	61491	579003	0	11328	651822
2003	148441	750762	51736	842512	0	4955	899203
2004	75542	949315	47552	974871	0	2434	1024857
2005	60984	914280	60984	914280	0	0	975264
2006	61610	711921	61610	711921	0	0	733531
2007	95283	660963	95283	660963	0	0	756246
2008	71650	186362	86312	171700	0	0	258012
2009	78836	172588	101731	149693	0	0	251424
2010	49007	152946	56607	145236	0	0	201953
2011	43043	205088	79946	168185	0	0	248131
2012	63367	409742	82633	390476	0	0	473109

* inclui a tara do conteiner

Quadro 32
Movimentação do Porto de Ilheus dividida por tipo de navegação

Ano	Longo curso	Cabotagem	Total
2010	201493	460	201953
2011	242029	6102	248131
2012	473109	0	473109

Vê-se que a movimentação do Porto sofre de variações acentuadas devido ao fato que poucas cargas encontram neste porto a sua solução de escoamento permanente. Constata-se que o seu movimento é predominantemente de longo curso.

A seguir são apresentadas as principais mercadorias operadas no Porto de Ilhéus (Quadros 33 a 35).

<u>Soja em grãos</u>

Quadro 33
Porto de Ilheus
Movimentação de Soja em grãos
(em t)
2006-2012

Ano	Exportação	Importação
2006	711921	0
2007	90980	0
2008	52972	23905
2009	149693	0
2010	130804	0
2011	89029	0
2012	37546	217947

Níquel e Óxido de Níquel

Quadro 34
Porto de Ilheus
Movimentação de Níquel e de Oxido de Níquel
(em t)

Ano	Óxido	Niquel
2008	15594	0
2009	15412	0
2010	21717	0
2011	41461	45732
2012	3500	64522

Amendoas de Cacau

Quadro 35
Porto de Ilheus
Movimentação de Amendoas de Cacau (em t)

Ano	Movimentação
2006	61610
2007	91383
2008	67900
2009	75087
2010	48972
2011	32967
2012	55722

3.2.2.3 Os portos privativos do Estado da Bahia

No panorama dos portos privativos do Estado, o Terminal de Madre de Deus da Petrobras tem um lugar de destaque, com uma movimentação superior à soma de todos os portos do Estado.

Em segundo lugar se posiciona o Terminal Portuário Cotegipe que atua também como porto público desde a sua implantação, atendendo carga de terceiros. Em particular tem atraído a soja que não encontrou uma solução adequada em Aratu e que não se estabeleceu de forma permanente em Ilhéus devido, em parte, aos problemas de acesso terrestre e de dragagem.

Além destes dois terminais, as facilidades a seguir completam o mosaico portuário do Estado.

- Dow Quimica
- Gerdau- Usiba (que atende carga de terceiros quando solicitado)
- Ford
- Aracruz –Fibria
- Belmonte

Os Quadros 36 a 42 descrevem as movimentações gerais de cada terminal.

Temadre.

Quadro 36
Terminal da Petrobras - Temadre
Movimentação total e por sentido (em t)
2006 - 2012

ano	importação	exportação	total
2006	12394825	8176570	20571395
2007	13567915	7844392	21412307
2008	13985809	8779957	22765766
2009	11781443	6103560	17885003
2010	12897548	7642068	20539616
2011	12993377	6394538	19387915
2012	13196686	5858314	19055000

Fonte: Codeba

Além deste terminal, a Petrobras usa o terminal de graneis líquidos do Porto de Aratu.

Terminal da Dow Química

Quadro 37
Terminal da Dow Química
Movimentação total e por sentido (em t)
2006 - 2012

ano	importação	exportação	total
2006	0	885813	885813
2007	0	896901	896901
2008	0	831434	831434
2009	0	704994	704994
2010	0	773817	773817
2011	0	742296	742296
2012	0	679428	679428

Fonte: Codeba

Este terminal opera produtos químicos como carga própria.

Terminal da Gerdau-Usiba

Quadro 38
Terminal da Gerdau-Usiba
Movimentação total e por sentido (em t)
2006 - 2012

ano	importação	exportação	total
2006	836475	0	836475
2007	483064	0	483064
2008	733089	0	733089
2009	21106	0	21106
2010	216552	0	216552
2011	286848	0	286848
2012	181180	0	181180

Este terminal bastante envelhecido tem reduzido substancialmente sua operação mas continua com a operação de cargas de terceiros, em especial, com manganês.

Terminal Poruário Cotegipe

Quadro 39
Terminal Poruário Cotegipe
Movimentação total e por sentido (em t)
2006 - 2012

ano	importação	exportação	total
2006	268028	175729	443757
2007	283757	538736	822493
2008	363216	1152428	1515644
2009	190012	1786823	1976835
2010	338862	1965686	2304548
2011	442546	2305185	2747731
2012	413130	2290034	2703164

Fonte: Codeba

Este Terminal importa trigo destinado a seu proprietário J. Macedo para abastecer o moinho existente na retaguarda. Exporta quase toda a soja escoada pelo Estado.

Terminal da Ford

Quadro 40
Terminal da Ford
Movimentação total e por sentido (em t)
2006 - 2012

Ano	importação	exportação	total
2006			129710
2007	45623	84950	130573
2008	48310	59375	107685
2009	45227	36332	81559
2010	73822	46206	120028
2011	90754	40305	131050
2012	79001	29418	108419

Fonte: Codeba

Este terminal, de propriedade do Estado é operado pela C-Port para atender a operação da Ford. Considera-se estender esta operação à JAC, a empresa chinesa que importa seus carros.

Terminal da Aracruz-Fibria

Quadro 41
Terminal da Aracruz-Fibria
Exportação do Termimal- 2008-2012(em t)

Ano	Movimentação
2008	1358573
2009	1576020
2010	1724944
2011	2234382
2012	2179533

Fonte: Codeba

Este terminal é parte do sistema de produção da Fibria e opera cavacos de madeira essencialmente.

Terminal de Belmonte

Quadro 42
Terminal de Belmonte
Exportação do Termimal- 2009-2012(em t)

Ano	Movimentação
2009	950622
2010	725646
2011	1040453
2012	1119160

Fonte: Codeba

Este terminal escoa a produção de celulose da Veracel para a Portocel, no Espirito Santo.

3.2.2.4 Conclusões

A movimentação portuária do Estado da Bahia é substancialmente dominada pelo Terminal privativo da Petrobras, o Temadre, que opera em torno de 20 milhões de toneladas anualmente, ou seja, muito perto de 60% da movimentação total e anual do Estado, e isto sem contar a operação da Petrobras no TGL de Aratu.

A movimentação remanescente tem mostrado altos e baixos acentuados nos últimos anos, mas em termos de longo prazo apresenta uma tendência ascendente sustentada.

Frente a um setor privado em crescimento devido à atuação dinâmica do TPC e da C-Port, a CODEBA tem conseguido manter uma movimentação de cerca de 10 milhões de toneladas, dentre as quais 30% são originados pela operação do Tecon-Salvador e 40% são graneis líquidos operados em Aratu.

3.2.3 A Situação Física

Apresenta-se, a seguir, cada porto e terminal indivudualmente.

3.2.3.1 O Porto de Salvador

O Porto de Salvador está localizado na Baía de Todos os Santos, defronte à Ilha de Itaparica, no centro da capital baiana, entre a Ponta do Monte Serrat, ao norte, e a Ponte de Santo Antônio, ao Sul. Suas coordenadas geográficas são: 13º00’37” de Latitude Sul e 38º35’00” de Longitude Oeste.

Área do Porto Organizado

A área do Porto Organizado de Salvador aprovado pela Portaria nº 239, de 27/06/96 do Ministério dos Transportes, é formada por duas poligonais sendo uma relativa à parte terrestre e outra à marítima (Ver Ilustrações 14 e 15).

Ilustração 14 - ÁREA DO PORTO ORGANIZADO – PARTE MARÍTIMA

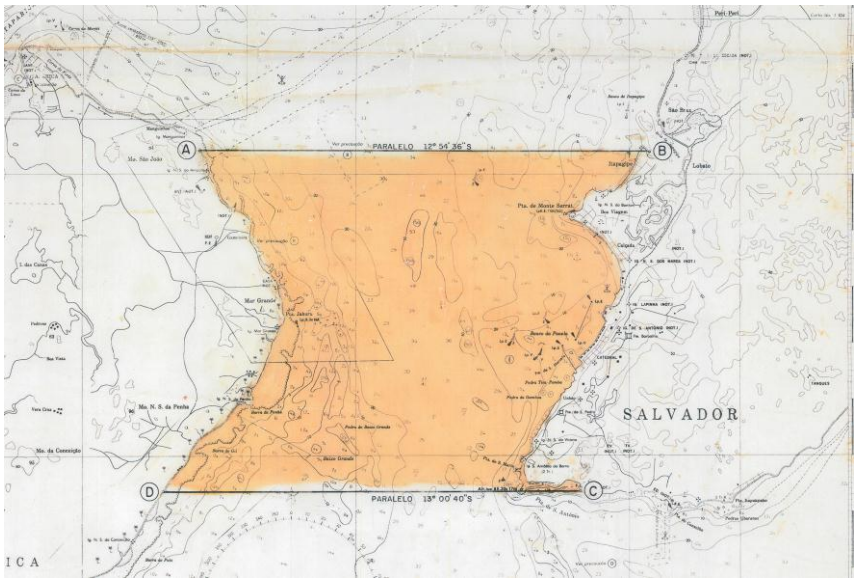
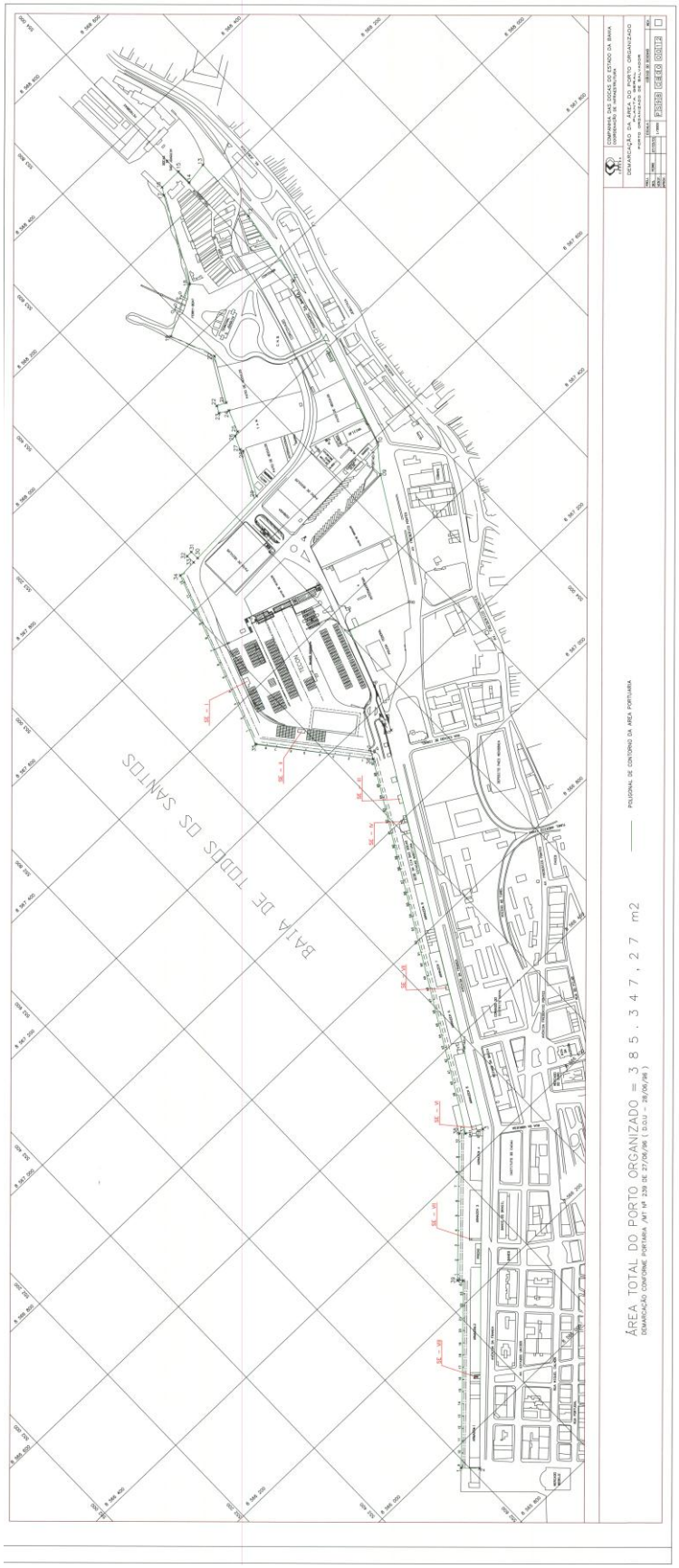


Ilustração 15 - ÁREA DO PORTO ORGANIZADO – PARTE TERRESTRE



Acesso Marítimo

- Barra: A barra do Porto de Salvador é a entrada da Baía de Todos os Santos, representada por uma linha na direção leste-oeste, partindo do farol da Ponta de Santo Antônio até atingir a costa da Ilha de Itaparica, com cerca de 9.000 m de largura e profundidades variando de 20 a 40 m. O solo do fundo é constituído por areia argilosa.
- Canal de Acesso: Há dois canais de acesso, ambos de características naturais, sendo o primeiro, chamado de canal de dentro, do lado de Salvador, com profundidade mínima de 8,00 m e o outro de canal de fora, do lado da Ilha de Itaparica. Tendo sido recentemente dragado este canal hoje oferece uma profundidade mínima de 15m. O solo do fundo de ambos os canais é formado por lama
- Bacia de Evolução: A bacia de evolução está compreendida entre o quebra-mar Norte e o Cais do Porto, com 1.700 m de comprimento por uma largura de 700 m e uma profundidade variável de 8 a 15 m. A bacia está protegida das ações de correntes e ondas pelo Molhe Sul e pelo quebra-mar norte. O solo de fundo da bacia de evolução é formado por lama.

Acesso Fluvial

Existem dois rios através dos quais são transportados, por pequenas embarcações, passageiros e gêneros de pequenas lavouras provenientes de Cachoeira, São Félix e outras cidades: o Rio Paraguaçu, que desemboca na parte noroeste da Baía de Todos os Santos e apresenta condições de navegabilidade até a cidade de Cachoeira; e o Rio Jaguaribe que é navegável até o Município de Nazaré.

Contudo, é inexpressiva a movimentação de carga por via fluvial, não existindo qualquer registro referente aos tipos de mercadorias e às quantidades movimentadas, nem tampouco projetos de melhoria e expansão de navegação pelos rios. Também por "ferry-boats" e "catamarãs" é feito o transporte de passageiros e pequenas cargas entre a cidade de Salvador e localidades próximas.

Acesso Rodoviário

A seguir são apresentadas as principais vias de acesso rodoviário do Porto de salvador:

- Rodovias Federais

BR-324

É a principal via de acesso. Serve a área metropolitana de Salvador e noroeste do Estado. Está sendo conectada ao Porto por uma via expressa exclusiva. Apresenta conexões rodoviárias com as BR-110 e a BR-101 nos km 576 e 537 respectivamente. Também se conecta com a BR-116 na Cidade de Feira de Santana e com a BR-407 em Capim Grosso.

BR-110

Esta estrada serve a área metropolitana de Salvador e nordeste do Estado. Apresenta conexões rodoviárias com a BR-324 no km 576, e com a BR-101 em Alagoinhas.

BR-101

Esta rodovia federal atravessa a Bahia de norte a sul, fazendo a ligação com vários Estados. Apresenta conexões rodoviárias com a BR-110 no Município de Alagoinhas e com a BR-324 no km 576 desta última.

BR-116

Esta rodovia cruza o Estado de norte a sul, na região leste, seguindo para Pernambuco ao norte e Minas Gerais ao sul, servindo a região leste do Estado. Apresenta conexões rodoviárias com a BR-324 próximo a Alguém e com a BA-242 em Vitória da Conquista e BR-330 em Jequié.

BR-242

Atravessa a Bahia de leste a oeste, desde o entroncamento com a BR-116 até o Município de Barreiras, servindo a região central do Estado, de leste a oeste. Apresenta conexões rodoviárias com a BR-116 próxima à Argoim, com a BR-407 a 41 km a oeste de Itaberaba e com a BA172 em Pirajiba e com a BR-020 em Barreiras.

BR-407

Esta rodovia inicia no entroncamento com a BR-242 e segue em direção ao norte do Estado, atingindo as cidades de Senhor do Bonfim e Juazeiro e, posteriormente, Petrolina no sul de Pernambuco. Apresenta conexões rodoviárias com a BR-242, a 25km ao sul da Cidade de Rui Barbosa; com a BA-052 a 3 km a oeste de Baixa Grande, assim como com a BR-324 em Capim Grosso e com a BA-374 em Senhor do Bonfim.

Ilustração 16 - SISTEMA RODOVIÁRIO PRINCIPAL DA BAHIA



- **Rodovias Estaduais**

As principais rodovias estaduais são a BA-052, a BA-093,a BA-505,e a BA-099.

Ilustração 17 - SISTEMA RODOVIÁRIO PRINCIPAL QUE SERVE A REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR

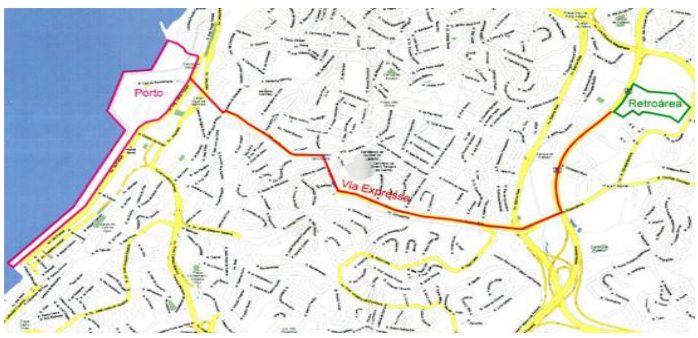


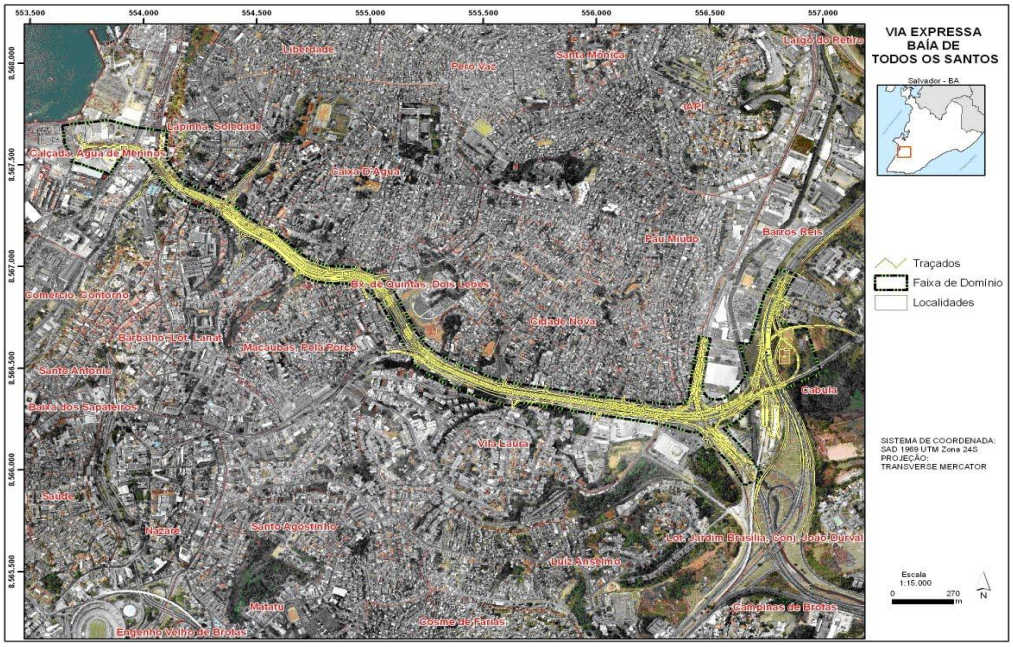
Rodovias Municipais

O sistema viário municipal que dá acesso ao Porto de Salvador é formado por vias pavimentadas com tráfego intenso. O acesso se dá a partir da BR-324 seguindo pelo denominado Acesso Norte, Av. Bonocô, Av. Presidente Castelo Branco, Túnel Américo Simas para se chegar à Av. da França onde está o porto.

Uma via expressa ao porto, sem interferência do tráfego urbano, é um dos projetos incluídos no Programa de Aceleração do Desenvolvimento (PAC), que está em fase adiantada de implantação, sendo conduzido com a participação do Ministério dos Transportes, pela CODEBA e pela Prefeitura Municipal de Salvador. O acesso tem uma extensão de cerca de 3,5 km, interligando o porto ao acesso norte da cidade (BR-324).

Ilustração 18 - TRAÇADO GERAL DA VIA EXPRESSA PORTUÁRIA CONECTANDO A BR324 AO PORTO DE SALVADOR



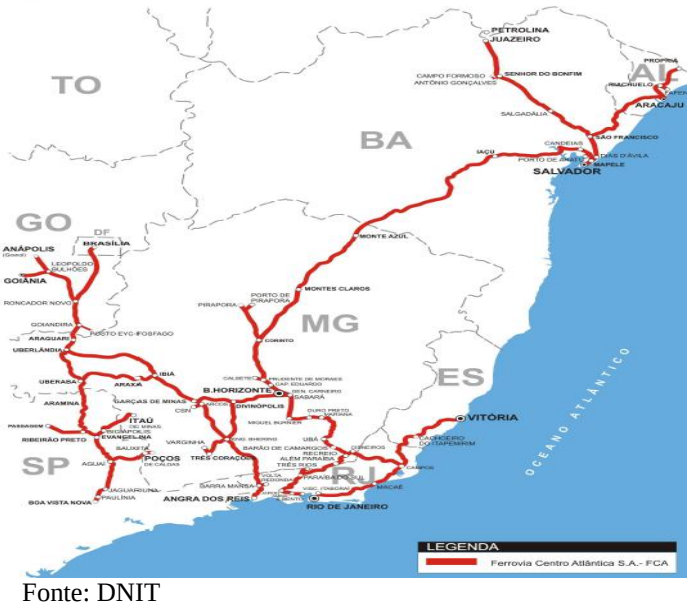


Está em fase de definição uma área adjacente à BR324 para estabelecer uma região de retenção do tráfego portuário. Os veículos lá estacionados serão chamados gradualmente e de acordo com a necessidade para a área de triagem do porto.

Acesso Ferroviário

O acesso ferroviário ao Porto de Salvador é servido pela FCA - Ferrovia Centro Atlântica SA.As ilustrações 19 e 20 descrevem o traçado geral desta ferrovia de bitola métrica, e mais particularmente o trecho principal que serve a Bahia. Apesar de ter certa movimentação neste Estado (ver ilustração...), a FCA sofre de problemas relacionados com as características operacionais da linha e sofre de uma demanda ainda insuficiente.

Ilustração 19 - A FCA – TRAÇADO NACIONAL DAS LINHAS FERROVIÁRIAS



Fonte: DNIT
Fonte: Ferrovia Centro-Atlântica – FCA

Ilustração 20 - SENTIDO DOS PRINCIPAIS FLUXOS DE TRANSPORTES DA FCA NA BAHIA



Fonte: Consorcio Transplan, Concremat, Appe

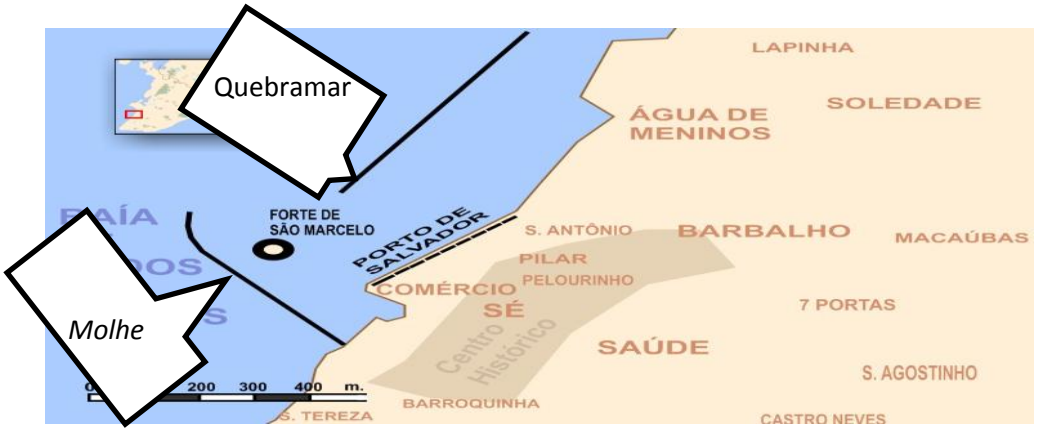
O acesso ferroviário ao Porto de Salvador se encontra desativado. É constituído por um ramal em bitola métrica sendo ligado à malha ferroviária nacional através de conexão na Estação de Calçada, pouco distante da entrada do Porto de Salvador na ponta leste.

O sistema era utilizado basicamente no transporte de minério proveniente da cidade de Brumado, que era movimentado na exportação no Cais de Água de Meninos pela empresa Magnesita. Com a transferência dessa carga para o Porto de Aratu, a movimentação ferroviária para o Porto de Salvador deixou de ter demanda, ficando o ramal desativado. Atualmente o ramal apresenta problemas para reativação, em vista da pressão urbana, circulação e travessia de pedestres e veículos em toda a sua extensão.

Obras de Abrigo

O Porto de Mucuripe hoje é protegido por um sistema de dois elementos que são descritos a seguir. A ilustração 21 mostra a posição dos dois elementos de proteção.

Ilustração 21 - MOLHE E QUEBRAMAR DO PORTO DE SALVADOR



Quebra-mar Norte

Está localizado a nordeste do Forte de São Marcelo e foi construído na direção SW-NE, em frente e paralelamente à linha do cais.

É constituído por uma estrutura de enrocamento de pedras de vários tamanhos, por caixões de concreto ciclópico e, acima desses, por um muro de proteção, formado por blocos de concreto. Tem 1.420,00 m de comprimento, com largura da base e da crista, respectivamente, de 60,00 e 7,00 m e taludes, interno e externo, com inclinação de 1:2. A sua altura varia entre 8,00 e 15,00 m. Nas duas extremidades há sinalização para navegação.

Molhe Sul

O molhe existente no Porto está localizado ao sul do Forte São Marcelo, construído na direção SE-NW e tem dois segmentos: um em linha reta, com 498,00 m de comprimento e outro, em curva, com raio de 750,00 m e comprimento de 437,00 m, perfazendo um total de 935,00 m. É constituído por dois tipos de seção transversal:

- **Trecho em Linha Reta**: Enrocamento de pedras até a cota 0,50 m; sobre esse, uma muralha de alvenaria de 4,00 m de largura e 2,50 m de altura, encimada por um muro de abrigo com 1,50 de altura. De um lado, tem revestimento protetor de blocos de pedra até a cota 1,50 m com uma berma de 3,00 m de largura e taludes de 1:2 (lado do mar) e 2:3 (lado do porto).
- **Trecho em Curva**: É constituído por um embasamento de pedras jogadas e arrumadas, com 12,00 m de largura na crista; berma de 6,00 m de largura do lado do mar e de 4,00 m do lado do Porto, encimada por outro enrocamento até a cota 3,50 m e, sobre esse, estão assentados caixões de concreto armado, nas dimensões de 15,00 x 6,00 x 4,50 m. Há ainda um muro de abrigo, escalonado em duas seções, sendo uma de 4,00 x 2,00 m e outra de 2,00 x 1,50 m.

Instalações de acostagem

As instalações de acostagem do Porto de Salvador são divididas em dois setores: o Cais Comercial (por sua vez dividido em três trechos) e o Cais de Ligação e de Água de Meninos (ver Ilustração...), perfazendo um total de 2.082 m de comprimento.

Ilustração 22 - VISTA DO CAIS COMERCIAL DO PORTO DE SALVADOR



Ilustração 23 - O CAIS DE LIGAÇÃO E CAIS DE ÁGUA DE MENINOS DO PORTO DE SALVADOR





As características de cada um desses trechos são as seguintes:

- Cais Comercial - Trecho I: Localizado na extremidade Sul do porto. A faixa do cais tem 382 m de comprimento, largura de 16,00 m e profundidade de 8,00 m. A sua estrutura é do tipo de gravidade, formada por blocos de concreto apoiados em um colchão de pedras. Este cais encontra-se frente à nova estação de passageiros em construção e deverá ser prioritariamente por navios de passageiros;
- Cais Comercial - Trecho II: Trecho seguinte ao Cais Comercial I, tem uma faixa de cais com 300,00 m de comprimento, 12,00 m de largura (que deve ser somada aos 16,5 m do antigo cais) e profundidade de 12.00 m. O aprofundamento deste cais visa atender navios de passageiros;
- Cais Comercial - Trecho III: Em continuidade ao trecho II, após uma pequena deflexão, esse trecho tem faixa de cais com 725,00 m de comprimento por 16,00 m de largura, com

profundidade de 10,00 m. A sua estrutura é semelhante à do trecho I. Os primeiros 60 m foram alargados em 12,50 m com a construção de um cais estrutural em concreto armado sobre tubulões;

- Cais de Ligação: Compreendido entre o trecho III do Cais Comercial e o Cais de Águas de Meninos, o Cais de Ligação tem 241,00 m de comprimento por 12,00 m de largura, com profundidade que permite hoje receber navios com 12m de calado. Possui estrutura em concreto armado sobre estacas;
- Cais de Água de Meninos: Localizado na extremidade norte do Porto de Salvador, tem 377,00 m de comprimento por 21,00 m de largura, e as profundidades permitem ma atracação de navios com 13,90m de calado. As características construtivas desse cais são as mesmas do Cais de Ligação.

Quadro 43 - CARACTERISTICAS DAS FACILIDADES DE ATRACAÇÃO DO PORTO DE SALVADOR

Trecho	Berço	Comprimento(m)
Cais Comercial	201	181
Trecho I	202	201
Cais Comercial	203	102
Trecho II	204	198
Cais Comercial		
Trecho III	205	201
	206	150
	207	250
	208	181
Cais de ligação	300	241
Cais de Água		
de Meninos	611	377

Instalações de armazenagem

O Porto de Salvador dispõe das instalações de armazenagem (armazéns e pátios). Os armazéns 1 e 2 já foram destruídos para dar lugar à nova estação de passageiros. Os demais armazéns são apresentados a seguir:

Armazem Nº	Dimensões	Área	Uso
3	100 x 20	2.000,00	Celulose
4	90 x 20	1.800,00	Celulose
5	150 x 20	3.000,00	Trigo
6	100 x 20	2.000,00	Trigo
7	70 x 20	1.400,00	Uso múltiplo
8	80 x 20	1.600,00	Trigo

Um armazém no Cais de Ligação e que faz parte do Tecon está sendo reformado.

A concepção estrutural dos armazéns é comum para todos eles: paredes em blocos de concreto, superestrutura metálica, cobertura em estrutura metálica e telhas onduladas de fibro-cimento, portões metálicos de 4 m x 4 m, piso em placas de concreto.

O Porto dispõe de pátios sendo que larga parte foi arrendada ao TECON (hoje com cerca de 118.000m^2) à Ferbasa (3.982m^2), à TAM (13.521m^2) e à Intermarítima (20.000m^2).

Deve se assinalar que uma vasta área foi dedicada a um centro de triagem que atenderá os caminhões que usarão a Via Expressa em fase de construção. Também uma área de retenção de caminhões está sendo considerada na margem da BR324, na vizinhança do inicio da Via Expressa. Além deste polo de retenção deve-se citar o "Depot" do Tecon Salvador que é destinado essencialmente a contêineres vazios e à sua manutenção.

Há uma área com cerca de 31.710 m² na extremidade norte do porto, cedida ao Governo do Estado da Bahia para as instalações do Terminal de Ferry Boat.

Existem ainda as instalações dos moinhos que, embora fora da Área do Porto Organizado, completam o sistema de armazenagem de cargas do porto:

- **Moinho Salvador**

Apresenta capacidade estática para 20.000 t de trigo. O sistema de correias existente está abandonado. O abastecimento do silo é feito por caminhão.

- **Moinho Bahia**, hoje Moinho Canuelas

Apresenta capacidade estática para 13.000 t de trigo, cuja alimentação era feita por caminhão.

Equipamentos portuários

Os equipamentos do Porto de Salvador e de propriedade da CODEBA são relacionados a seguir:

- **No Cais COMERCIAL II**

4 guindastes elétricos de pórtico 3,2 t
4 guindastes elétricos de pórtico 3,2 t
1 guindaste elétrico de pórtico 6,3 t

- **No Cais COMERCIAL III**

1 sistema transportadores de corrente 300 t/h de capacidade nominal
1 elevador e balança de fluxo 300 t/h
1 guindaste elétrico de pórtico 6,3 t
1 guindaste elétrico de pórtico 12,5 t

De forma geral estes equipamentos são velhos e com problemas. São alugados para operadores quando necessitam.

Um porteiner da CODEBA faz parte hoje do Tecon Salvador e se encontra em fase de reforma, destinado a operar no cais de ligação.

O Tecon Salvador opera hoje com os seguintes equipamentos principais:

- **No Cais**:

3 porteineres super post panamax
3 porteineres panamax

- **No pátio**:

8 RTG´s
8 Reach Stackers
3 Top Loaders
1 Transteiner
32 tratores de patio
684 tomadas para Reefers

Os demais arrendatários também possuem seus equipamentos.

3.2.3.2 O Porto de Aratu

O Porto de Aratu está localizado na Enseada do Caboto, no interior da Baía de Todos os Santos, Município de Candeias, a 50 km do centro de Salvador. Suas coordenadas geográficas são: 12º 47'00" de Latitude Sul e 13º 30'00" de Longitude Oeste.

Ilustração 24 - PLANTA DO PORTO DE ARATU



Fonte: Codeba

Ilustração 25 - VISTAS GERAIS DO PORTO DE ARATU





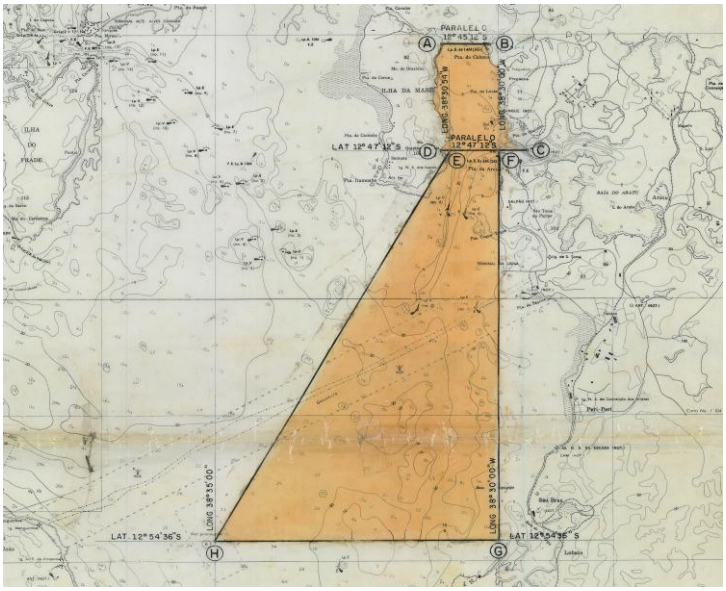
Área do Porto Organizado

A área do Porto Organizado de Aratu é definida pela Portaria MT nº 1.032, de 20/12/93 (D.O.U. de 22/12/93), sendo constituída:

- Pelas instalações portuárias terrestres delimitadas pela poligonal definida pelos vértices de coordenadas geográficas indicadas a seguir: Ponto A: latitude 12º45'30"S, longitude 38º30'10"W; Ponto B: latitude 12º45'30"S, longitude 38º29'15"W; Ponto C: latitude 12º47'30"S, longitude 38º29'15"W, e Ponto D: latitude 12º47'30"S, longitude 38º30'10"W, abrangendo todos os cais, docas, pontes e píeres de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral e vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e ainda os terrenos ao longo dessas áreas e em suas adjacências pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do porto de Aratu ou sob sua guarda e responsabilidade;

- Pela infraestrutura de proteção e acessos aquaviários, compreendendo as áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a esse até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no item acima, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do poder público.

Ilustração 26 - PORTO ORGANIZADO DE ARATU- PARTE MARÍTIMA



Acesso Marítimo

- Barra: A Barra do Porto de Aratu é a mesma do Porto de Salvador, localizando-se na entrada da Baía de Todos os Santos e sendo representada por uma linha na direção Leste-Oeste,partindo do Farol da Ponta de Santo Antônio até atingir a costa da Ilha de Itaparica, com cerca de 9 km de largura e profundidade variando de 20,00 a 40,00 m. O solo de fundo é constituído por areia argilosa;
- Canal de Acesso: As embarcações que demandam o Porto de Aratu servem-se, na entrada da Baía de Todos os Santos, do mesmo canal de acesso do Porto de Salvador, após o qual só existe canal demarcado a partir das proximidades do terminal marítimo privativo da Gerdau-Usiba. O canal apresenta profundidade mínima de 18 m, largura mínima de 220 m e extensão, até a área de manobras, de aproximadamente 3,7 Km. É totalmente balizado por oito boias luminosas e pelo Farol da Ponta de Areia. Após uma deflexão a leste, de aproximadamente 90º em frente ao píer de produtos gasosos do porto, inicia-se o canal do Rio Cotegipe pelo qual se alcança o píer do terminal privativo da TCP, da Dow Química e do Termial usado pela Ford. O solo de fundo é formado por lama.
- Bacias de evolução: A bacia de evolução foi dragada recentemente para -15m, mas os berços ainda não estão em condição de receber navios com mais de 12m de calado, exceto o píer de gasosos que serve a Braskem e que está autorizado a operar até 14,5m.

Acesso Rodoviário

As rodovias federais e estaduais que compõem o acesso rodoviário ao Porto de Aratu são as mesmas apresentadas para o Porto de Salvador, sendo a principal delas a BR-324, que liga a

capital do Estado com o interior, até a Cidade de Jacobina. No km 32 dessa rodovia há um trevo que permite alcançar a Via Matoin, uma das duas vias de ligação com o porto.

A segunda, denominada Canal de Tráfego, com cerca de 25 km de extensão, faz a ligação direta do Porto com o Polo Petroquímico de Camaçari.

Além das rodovias listadas nos acessos a Salvador, contribui ainda para Aratu a rodovia estadual BA-522 que liga a BR-324 à cidade de Candeias, servindo parte do Polo Petroquímico de Camaçari e a demanda proveniente da BR-324, fazendo conexão com o Canal de Tráfego, em Candeias.

Ilustração 27 - ACESSOS RODO-FERROVIÁRIOS AO PORTO DE ARATU



Acesso Ferroviário (Ver ilustração acima)

O Porto é servido pela Ferrovia Centro Atlântica S/A a partir de um entroncamento existente no km 32 da linha tronco-Sul, no trecho entre Salvador e Candeias, de onde segue um ramal de 10 km de comprimento, até as instalações de armazenagem do Terminal de Granéis Sólidos (TGS).

Esse ramal, em via singela e de bitola métrica, a partir do mencionado entroncamento, próximo à Estação Eng.º Araújo Lima, integra-se à malha ferroviária do nordeste.

Já dentro da área portuária há uma bifurcação do ramal de acesso, de onde seguem duas linhas que atingem respectivamente, pelo oeste, as instalações da PETROBRÁS-FAFEN e da MAGNESITA, e pelo norte o armazém da CARAÍBA METAIS e o Pátio de Granéis Sólidos.

Esse segundo ramal está interrompido logo após o viaduto ferroviário existente na portaria do Porto.

Na área de influência do Porto de Aratu e no entorno da Baía de Todos os Santos, o sistema atende a região das instalações do Polo Petroquímico de Camaçari, na parte NNE do Estado, a cidade de Jaguarari, onde estão situadas as instalações da Caraíba Metais S/A.

O principal entroncamento ferroviário é Mapele, onde bifurcam as linhas para o norte e para o sul do país.

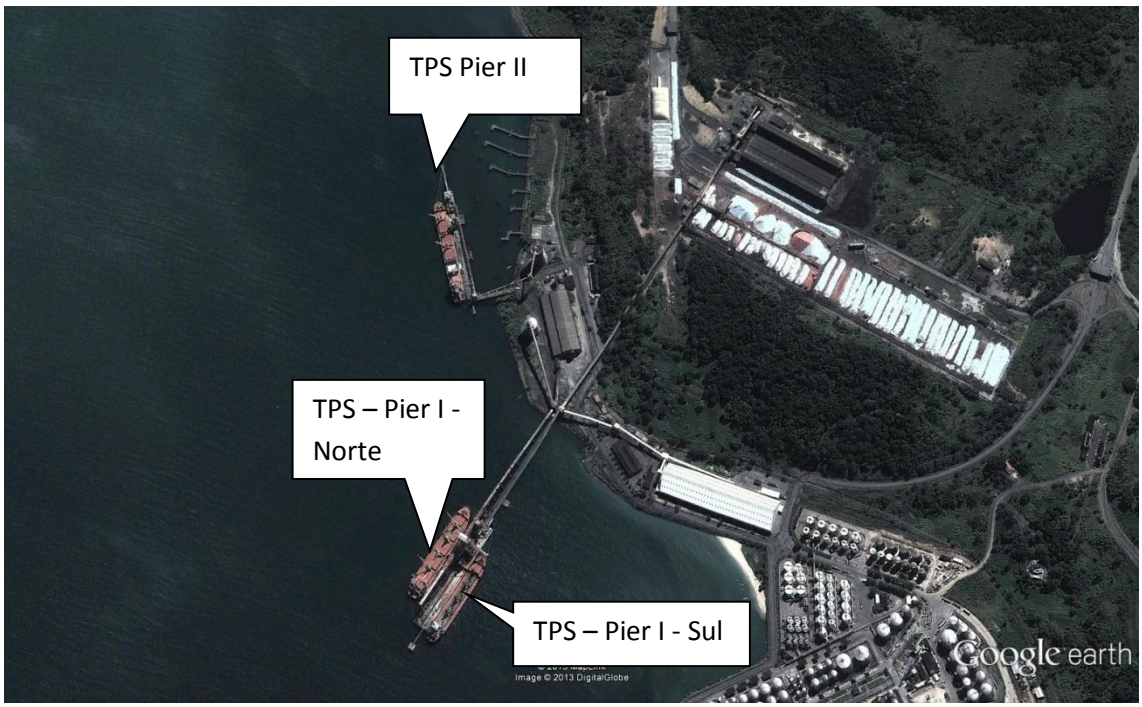
Instalações de acostagem

O Porto conta com o Terminal de graneis sólidos –TGS e o Terminal de Graneis Líquidos – TGL.

- O Terminal de graneis sólidos –TGS

O TGS é composto por um píer com dois berços e um píer com um berço.

Ilustração 28 - PORTO DE ARATU - OS TERMINAIS DE GRANEIS SÓLIDOS



Píer I de Granéis Sólidos - TGS Norte / Sul: O Píer I, também denominado como Terminal de Granéis Sólidos – TGS I é composto por dois berços de atracação, denominados Norte e Sul.

O Pier é constituído de uma plataforma com 37,50 m de largura ligada à terra por uma ponte de acesso de 200,00 m de comprimento e 9,00 m de largura. O Píer tem dois berços, sendo um no lado sul com 202,60 m de comprimento e outro no lado norte com 153,60 m, ambos com profundidade na frente de acostagem de 12 m devendo ser ampliada para 15m. A estrutura da plataforma é constituída de tubulões, vigas e lajes de concreto armado. Existem 3 dolfins de atracação, dois no lado sul do píer e um no eixo da plataforma atendendo a ambos os berços, com dimensões de 10,00 X 10,00 m, sobre tubulões.

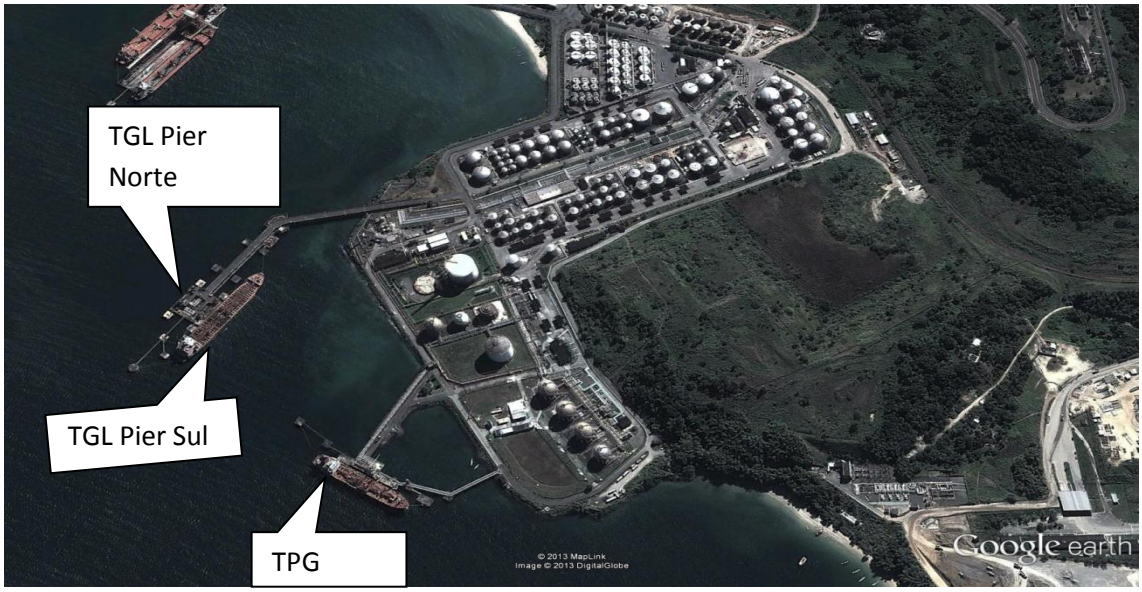
A ponte de acesso à plataforma de atracação serve de suporte para correias transportadoras, tubulações, rede elétrica, passagem de veículos e equipamentos de serviço. A estrutura é composta por duas linhas de tubulões de concreto armado, com superestrutura em concreto protendido.

Píer II de Granéis Sólidos (TGSII): É constituído por um único berço de atracação, dotado de uma plataforma de operações com 210,00 m de comprimento por 15,00 m de largura, 2 dolfins de amarração medindo 5,20 m x 5,20 m e duas plataformas auxiliares com dimensões 17,50 m x 10,00 m. A profundidade no berço é de 12 m. A ligação com a retroterra se faz através de uma ponte com 70,00 m de comprimento por 7,40 m de largura. A plataforma de operações, as plataformas auxiliares, os dolfins e a ponte de acesso foram construídos em concreto armado sobre estacas circulares em concreto protendido.

- O Terminal de graneis líquidos e gasosos

O Terminal é composto por um píer com dois berços (TGL) e um píer com um berço(TPG).

Ilustração 29 - PORTO DE ARATU - OS TERMINAIS DE GRANEIS LÍQUIDOS E GASOSOS



Píer de Granéis Líquidos (TGL): É composto por uma plataforma de operações com 2 diferentes níveis: o inferior com 2.068,00 m² e o superior com 566,00 m², e por um conjunto de 10 dolfins formando dois berços: o do lado Sul com 170,00 m de comprimento e o do lado Norte, com 220,00 m de comprimento. A profundidade de acostagem tanto no berço Norte quanto no berço Sul é de 12 m.

Além da plataforma de operações, outras duas plataformas integram a estrutura física desse píer: a de junção, com três níveis e área de aproximadamente 1.600,00 m², e a de bombeiro, onde estão instaladas as bombas de combate a incêndio, com apenas um nível e área de 200,00 m².

A ligação com a retroterra é feita através de uma ponte de acesso com 324,60 m de

comprimento e 9,00 m de largura, que serve de passagem para veículos, equipamentos e tubulações. A ponte de acesso e as plataformas foram construídas em concreto armado sobre tubulões de diâmetro de 1,20 m.

Os 10 dolfins (de atracação e amarração) foram construídos em concreto armado sobre tubulões. Possuem dimensões de 10,00 m x 10,00 m, com exceção do dolfim D-10, situado na extremidade do píer, que apresenta formato circular com 12,00 m de diâmetro.

Píer de Produtos Gasosos (TPG): É constituído de uma plataforma de operação com 33,00 m de comprimento e 20,00 m de largura e um conjunto de 07 dolfins de atracação e amarração, ligados entre si por passarela de concreto armado. Possui apenas um berço, onde podem ser atracados navios com até 297,00 m de comprimento.

A plataforma está ligada à retroterra em uma parte por um aterro de enrocamento com 120,00 m de extensão e em outra, por uma ponte com 25,00 m de comprimento. A estrutura da plataforma e ponte de acesso são constituídas em tubulões de concreto armado, sobre os quais está assentada a superestrutura, composta de vigas e lajes em concreto armado.

Três dos dois dolfins situados um em cada extremidade da plataforma e o outro mais afastado, porém no mesmo alinhamento foram construídos em concreto armado e possuem dimensões de 18,00 m x 10,00 m e são apoiados em tubulões de concreto armado. Os outros 4 dolfins situados nos extremos. são compostos, cada um, por um bloco de concreto armado com dimensões de 10,00 m x 10,00 m, apoiado em tubulões.

Instalações de armazenagem

Na área portuária de Aratu estão instaladas diversas unidades de armazenamento para granéis sólidos, líquidos e gasosos, sendo a maioria explorada por arrendatários ou por operadores portuários. A única instalação explorada pela CODEBA é o Pátio de Granéis Sólidos, localizado na retroárea do TGS, em frente às instalações da Caraíba Metais S/A, hoje Paranapanema, com área total de 90.500m².

O pátio é pavimentado em concreto asfáltico e dispõe de equipamentos para recepção, empilhamento e retirada dos granéis. Atualmente executa-se uma obra que extendará a atuação do empilhador a todo o pátio.

Ilustração 30 - Pátio público de graneis sólidos do Porto de Aratu



As demais instalações são relacionadas no Quadro 3.2.6(1) a seguir, por empresa arrendatária.

Quadro 44 - LISTA DOS ARRENDATÁRIOS DE ÁREAS DE ARMAZENAGEM DO PORTO DE ARATU

Arrendatário- Usuário	Área	Uso
BRASKEM S/A	26.946,54	Líquidos a granel
VOPAK DO BRASIL S/A	16.460,72	Líquidos a granel
VOTORANTIM CIMENTOS/CIMEX	3.028,12	Ocioso
NOVELIS DO BRASIL LTDA/ALCAN	3.097,00	Ocioso
TEQUIMAR-TERMINAL QUÍMICO DE ARATU	10.108,77	Líquidos a granel
TEQUIMAR-TERMINAL QUÍMICO DE ARATU	84.421,49	Líquidos a granel
VOPAK DO BRASIL S/A	22.645,79	Líquidos a granel
FABRICA DE FERT. NITROG. - FAFEN	45.401,95	Sólidos a granel
MAGNESITA REFRATÁRIOS S/A	12.685,80	Sólidos a granel
PARANAPANEMA	31.303,50	Sólidos a granel

O pátio atende, tanto mercadorias nos sentido de importação quanto de exportação, através de um sistema de transportador de correias, ligado ao Berço Sul do Pier I, e está dividido em duas áreas.

Uma área é aparelhada com um Stacker para formação de pilhas de granéis de até 10 m, com capacidade nominal de 1.200 t/h e que está acoplado ao transportador de correia, sentido importação, e uma moega móvel com capacidade de 12m3, acoplada ao transportador de correias sentido exportação.

Os equipamentos foram fabricados no ano de 1975 pela empresa POHIG HECKEL do Brasil. O sistema de correias está sendo estendido a todo o pátio e todo o sistema mecânico vem sofrendo um processo de manutenção emergencial a fim de evitar seu colapso.
A outra área para armazenagem de granéis sólidos não possui o sistema fixo e mecanizado sendo operado por equipamentos sobre rodas e caminhões. O armazenamento é feito através de pás carregadeiras em pilhas de até 3 m de altura.

O pátio possuía um sistema de descarga de vagões, que atualmente está desativado.

Dentre os principais produtos armazenados nesta área, pode-se citar fertilizantes, coque, enxofre e carvão.

Principais equipamentos disponíveis

A seguir são listados os principais equipamentos disponíveis. De forma geral os equipamentos da CODEBA são muito velhos e, apesar de estarem sofrendo processo de recuperação, não se espera melhora na sua produtividade.

- Terminal de Granéis Sólidos (TGS)

Píer I
1 descarregador de navios (berço sul) com 970 t/h de capacidade nominal;

1 sistema de transportadores de correia, para descarga de granéis, com 1.200 t/h de capacidade nominal e comprimento total de 1.123,40 m;
1 carregador de navios (berço sul) com 1.200 t/h de capacidade nominal;
1 carregador de navios (berço norte) com 750 t/h de capacidade nominal;
1 sistema de transportadores de correia, para o carregamento de granéis, com 1.200 t/h de capacidade nominal e comprimento total de 1.107,80 m, incluindo o trecho de 441 m comum com o sistema de descarga.

Píer II
1 guindaste tipo canguru com 16 t de capacidade;
3 grabs (clamb-shell) capacidades 4, 6 e 6,3 m³.

Pátio de Granéis Sólidos
1 empilhador de granéis ("stacker") para altura de empilhamento até 10 m;
1 moega móvel de 12 m³, alimentada por pás carregadeiras de terceiros.

- Terminal de Granéis Líquidos (TGL) e Terminal de Produtos Gasosos (TPG)

Os equipamentos existentes nesses píeres são: guindastes para movimentação de mangotes - 2 no TGL Norte, 1 no TGL Sul e 1 no TPG - tubulações, conexões, registros, bombas de combate a incêndio e linhas para carregamento e descarregamento de navios, ligando às instalações de tancagem na retroterra, onde ficam os sistemas de bombeamento de/para navios.

3.2.3.3 Porto de Ilhéus

As Ilustrações a seguir permitem o conhecimento geral do Porto de Ilhéus.

Ilustração 31 - VISTAS GERAIS SOB VÁRIOS ÂNGULOS DO PORTO DE ILHEUS







Ilustração 32 - VISTA DO CAIS DO PORTO DE ILHEUS



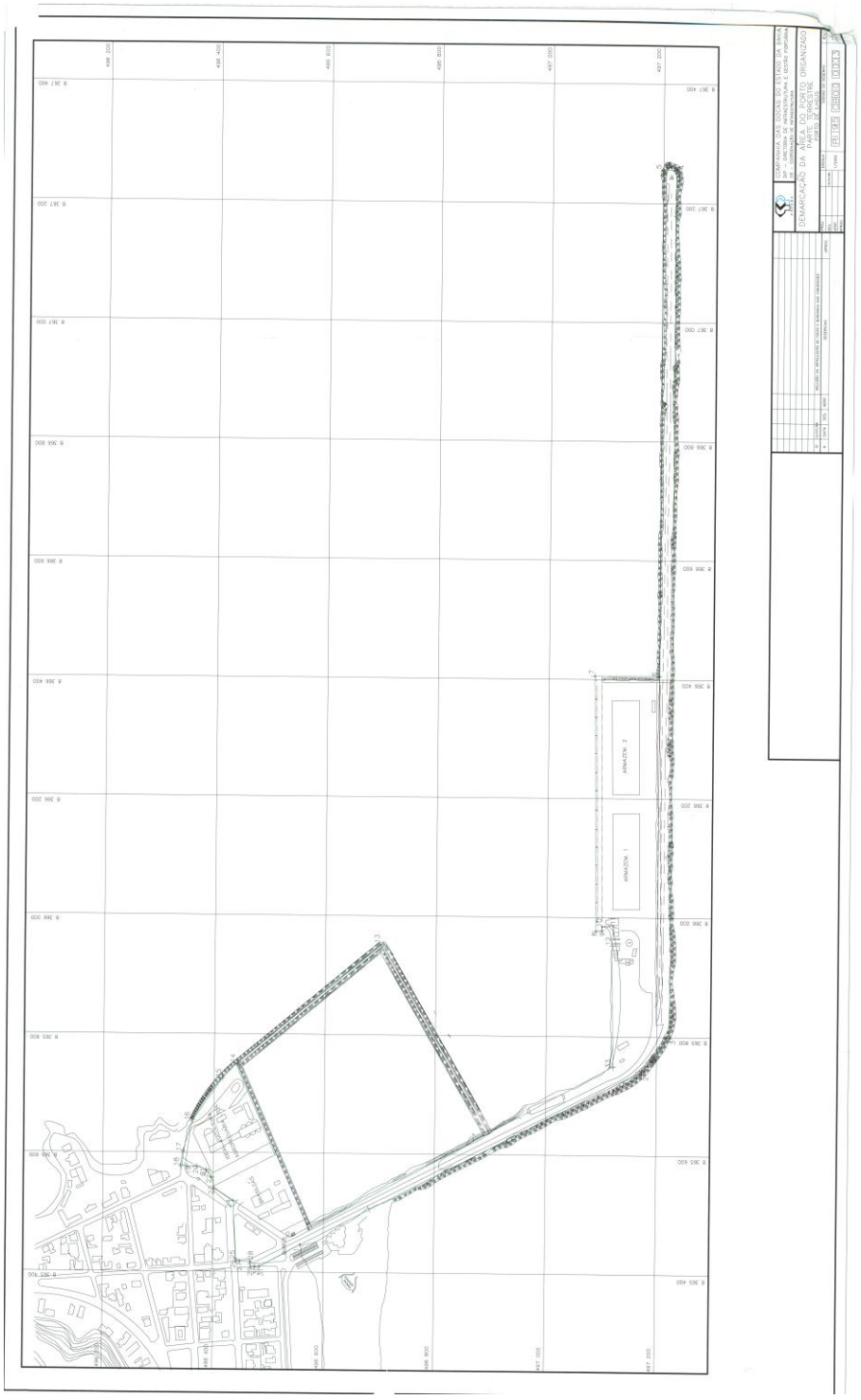
O Porto de Ilhéus está localizado na Ponta do Malhado, Cidade de Ilhéus, litoral sul do Estado da Bahia, com as seguintes coordenadas geográficas: 14º 47’00” de Latitude Sul e 39º 02’00” de Longitude Oeste.

Área do Porto Organizado

A área do Porto Organizado de Ilhéus, aprovada pela Portaria nº 376, de 28/08/98 do Ministério dos Transportes é formado por duas poligonais, sendo uma relativa à parte terrestre e outra à parte marítima.

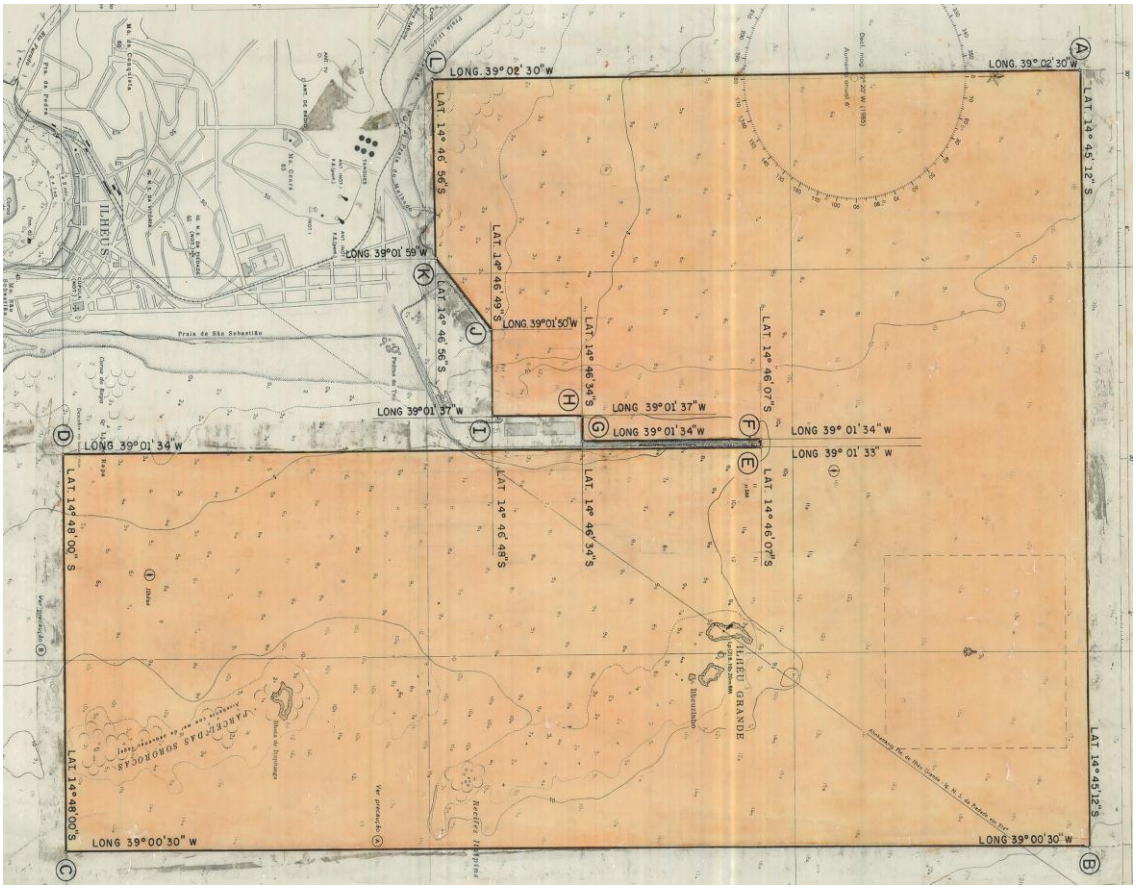
A área terrestre abrange todos os cais, docas, pontes e píeres de atracação e acostagem, pátios, armazéns, edificações em geral, e vias internas de circulação rodoviária e ainda os terrenos ao longo dessas áreas e em suas adjacências pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Ilhéus ou sob sua guarda e responsabilidade.

Ilustração 33 - Área do Porto Organizado de Ilheus –Parte Terrestre



A parte marítima abrange acessos aquaviários, as áreas de fundeio, bacia de evolução, canais de acesso e áreas adjacentes a estes, até as margens das instalações terrestres do Porto.

Ilustração 34 - Área do Porto Organizado de Ilheus –Parte Marítima



Acesso Marítimo

- Barra: A barra do Porto de Ilhéus é livre, com uma profundidade em torno de 10 m, em águas mínimas, não apresentando maiores problemas à navegação. O fundo da barra é constituído por solo arenoso.
- Canal de Acesso: O canal de acesso tem cerca de 1.000 m de extensão, com 150 m de largura e uma profundidade, em águas mínimas, em torno de 10 m sendo o solo do fundo formado por areia. O canal está orientado na direção do norte verdadeiro e seu eixo dista cerca de 230 m do eixo do molhe de proteção, sendo fácil alcançá-lo logo após a ponta do molhe, onde já são atingidas profundidades de 9,20 m. Pretende-se dragar o porto para garantir uma profundidade mínima de 10,20m.
- Bacia de Evolução: A bacia de evolução, situada ao longo da faixa do cais, se apresenta com 560,00 m de comprimento e largura variável de 270 a 350 m, com uma profundidade, em águas mínimas, de 9,20 m. A variação de maré máxima é de 2,40m. O solo de fundo da bacia de evolução é constituído de areia fina.

Acesso Rodoviário

Ilhéus é servida pela seguinte rede rodoviária:

Ilustração 35 - ILHEUS- MAPA RODOVIÁRIO PRINCIPAL DE APOIO



- Rodovias Federais

BR-101

Atravessa a Bahia, de norte a sul, ao longo do litoral, constitui o principal corredor de escoamento da região litorânea e da zona cacaueira. Conexões rodoviárias: com a BR-415 no Município de Itabuna, e com a BA-262, no Município de Uruçuca.

BR-116

Principal corredor de escoamento cruzando o estado e atingindo os principais centros de produção/consumo regionais, servindo a região sudeste do Estado da Bahia. Conexões rodoviárias: com a BR-330, no Município de Jequié, e com a BA-263 e BA-262, no Município de Vitória da Conquista.

BR-330

Interliga a BR-116, no Município de Jequié, à BR-101, no Município de Ubaitaba, servindo a região sudeste do Estado. Conexões rodoviárias: com a BR-116, 4 km a oeste de Jequié, e com a BR-101, no Município de Ubaitaba. BR-415 e BR-251. Fazem a ligação entre Ilhéus e a BR-101. Conexões rodoviárias: BR-415 e BR-251, respectivamente a 3 km a oeste de Itabuna e em Buerarema.

BR-242

Atravessa a Bahia de leste a oeste, desde o entroncamento com a BR-116 até o Município de Barreiras. Importante via de escoamento da soja de Barreiras para o porto, servindo a região

central do Estado, de leste a oeste. Conexões rodoviárias: com a BR-116 próxima à Argoim; com a BR-407 a 41 km a oeste de Itaberaba; com a BA-172 em Pirajiba e com a BR-020 em Barreiras.

- Rodovias Estaduais

BA-262 e BA-263

Fazem a ligação entre a BR-101 e o oeste do estado, em direção a Brumado. Conexões rodoviárias: com a BR-101, a BR-130, a BA-670, a BA-130 e a BR-116 respectivamente em Itabuna, Firmino Alves, Três Lagoas, Itapetinga e Vitória da Conquista.

BA-001

Faz a ligação entre Ilhéus e Canavieiras. Conexões rodoviárias: com a BA-270, a BA-676 e a BA-251, respectivamente em Canavieiras, Una e Pontal.

- Rodovias Municipais

As vias urbanas que dão acesso ao Porto de Ilhéus são:

Av. Itabuna, Av. Petrobrás e Rua Rotary, para veículos procedentes da BR-415 (Rodovia Ilhéus-Itabuna);
Av. Ubaitaba, Av. Antonio Carlos Magalhães, Rua Rotary ou Rua Tobias Barreto, para veículos procedentes da BR-262 (Rodovia Ilhéus-Uruçuca);
Av. Lomanto Júnior, Rua Maria Quitéria, Av. Visconde de Mauá, Av. Bahia e Rua Tobias Barreto ou Rua Rotary, para veículos procedentes da BA-001 (Rodovia Pontal-Olivença) ou da BR-251 (Rodovia Pontal-Buerarema). 4.1.4.4. Acesso Ferroviário.

Acesso Ferroviário

Não existe ligação ferroviária ao Porto de Ilhéus.

Obras de abrigo

O Porto de Ilhéus conta com um molhe de proteção, com extensão de 2.262 m, construído em forma de "L", com pedras de até 13 t, sendo de +7,00 m a cota máxima em relação ao nível médio da maré. O primeiro trecho, com cerca de 650 m de comprimento, tem a direção leste e o trecho final com 1.450 m, está orientado segundo o norte verdadeiro. A concordância dos dois trechos é feita por um segmento curvo de 162 m de extensão.

No trecho das instalações de acostagem, o molhe serve de obra de contenção do aterro hidráulico da área portuária

Instalações de acostagem

O cais do Porto de Ilhéus, localizado no lado oeste do molhe, possui 432,00 m de extensão.

Tem estrutura tipo cais dinamarquês, composta de estacas-pranchas de concreto armado,

com profundidade média em torno de 16 m, e de uma laje de alívio, com 12,50 m de largura, também apoiada em estacas de concreto, verticais e inclinadas. A largura da faixa do cais é de 30,00 m e a profundidade na acostagem é, hoje, perto de 10,00 m.

A extensão total do cais está teoricamente dividida em três berços, no entanto devido às dimensões dos navios que atualmente frequentam o porto, somente podem ser acomodados dois navios nessa extensão total.

Os berços são assim designados:

- Berço 101: comprimento de 138 m, frente ao Armazém nº 1;
- Berço 102: comprimento de 120 m, frente ao Armazém nº 2;
- Berço 104: comprimento de 174 m, na extremidade norte do cais.

Por sua vez, para melhor acomodar os navios no cais, foi construído um dolfim, a cerca de 45 m da sua extremidade norte, com plataforma de 10 m x 8 m, sobre estacas de concreto armado, no mesmo alinhamento do cais, ligado a este por uma passarela de concreto.

O cais foi reforçado para permitir a dragagem para 14m, o que ainda não ocorreu, prevendo-se para breve uma dragagem de manutenção.

Instalações de Armazenagem

O Porto de Ilhéus dispõe das instalações de armazenagem discriminadas a seguir:

- 2 Armazéns A1 e A2 com 150mx50m (8.000m^2)cada. Um dos armazéns é usado para produtos vegetais e o outro para produtos minerais. Os armazéns estão localizados junto ao Cais Comercial e possuem fundações de estacas de concreto armado, estrutura de arco abatido atirantado de alumínio, apoiada em pilares de concreto armado, cobertura em telhas de alumínio, dispondo-se de um lanternim no Armazém A-2. Ambos possuem marquise sobre a plataforma, no lado oposto ao cais. No Armazém A-1 existe um escritório em alvenaria com 65 m2 (10,00 x 6,50 m).
- 2 Pátios, um de 8.000m^2 e o outro de 12.500m^2

Equipamentos

O Porto dispõe de guindastes de pórticos e de equipamentos de operação de grãos que são usados pelos operadores.

O Porto conta com:

2 guindastes de pórtico de 6,3t e 3 de 3,2t
2 moegas móveis de 35m^3
Transportadores de corrente e de correia móveis com 150t/h de capacidade nominal
1 carregador de navios com 700t/h de capacidade nominal
2 elevadores de canecas com 150t/h de capacidade nominal
Empilhadeiras e pás carregadeiras

3.2.3.4 Os Terminais Privativos da Bahia de Todos os Santos

Sob este título serão apresentados o Temadre, o TPC, o Terminal da Ford, o Terminal Gerdau-Usiba e o Terminal da Dow, todos atualmente em operação.

O Terminal Aquaviário Almirante Alves Câmara (Terminal Madre de Deus – TEMADRE)

Ilustração 36 - TERMINAL MADRE DE DEUS – TEMADRE





O Terminal Aquaviário Almirante Alves Câmara, também denominado TEMADRE, está localizado na Ilha de Madre de Deus, no Município de Madre de Deus, no Estado da Bahia, sob as seguintes coordenadas geográficas: Latitude: 12º 46' 48" S e Longitude: 38º 37'27 " W.

O objetivo do Terminal é servir o sistema logístico da Refinaria Landolfo Alves (RLAM). Para isso desenvolve as seguintes atividades:

- Carregamento e descarregamento de navios-tanque;
- Abastecimento de combustíveis para navios;
- Armazenamento de petróleo, seus derivados e álcool;
- Transferência de petróleo e seus derivados para a RLAM;
- Transferência de álcool; e.
- Recebimento de derivados da RLAM.

O Terminal foi construído em 1957.

Área do Terminal

O Terminal possui uma superfície total de 816.571,51 m2, sendo dividida em três áreas distintas: o Parque do Mirim com 176.281,21 m2, o Parque do Suape com 505.775,30 m2, e o Parque da Maria Quitéria com 134.515,00 m2.

Acesso Marítimo

Delimitada pela isóbata de 10 metros, a bacia de evolução próxima às instalações do Terminal é definida por três pontos, sinalizada por boias luminosas:

- Baixo do Marinheiro ou Bom Jesus Latitude 12º 45' 42"S - Longitude 38º 37' 95"W, demarcado marcou por boia verde - LP.V 3 seg.
- Baixo do Capeta ou Coroa do Capeta Latitude 12º 45' 02"S - Longitude 38º 38' 05"W,demarcado por boia de estrutura tubular preta com faixas horizontais encarnadas, Lp. (2) B6 seg. com refletor de radar;
- Baixo de Madre Deus ou Coroa do Marinheiro Latitude 12º 44' 86" S - Longitude 38º 37' 59" W, demarcada por boia horizontal, Lp (2+1) V12 seg., com refletor de radar.

Uma dragagem de aprofundamento permitiu ao Canal de Acesso passar para 15m de profundidade.

Acesso Terrestre

A Ilha de Madre de Deus possui apenas uma via de acesso por terra. Conhecida como Rua do Asfalto, a estrada se inicia no km 4 da Rodovia BR-522 no Município de Madre de Deus e se conecta com a rodovia BR-324 até a cidade de Salvador.

Instalações de acostagem

O Píer Principal permite a atracação de até quatro navios simultaneamente. O Píer Secundário é destinado a embarcações de pequeno porte. Na extremidade sul da ilha, fica a ponta do Mirim, onde existe uma ponte em cuja extremidade norte se situam os berços paralelos PP-2 e PP-3, que operam respectivamente navios de até 120.000 e 30.000 toneladas de porte bruto.

Na outra extremidade, ao sudeste, está localizado o PP-1, para navios de até 120.000 TPB. O PP-4 fica situado no canal existente entre a ilha de Madre de Deus e a Ilha dos Frades. Uma outra ponte se abre a partir do lado oeste, onde estão situados paralelamente o PS-1 e o PS-2, respectivamente destinados a navios de GLP de até 10.000 TPB e pequenas embarcações de até 2.000 toneladas.

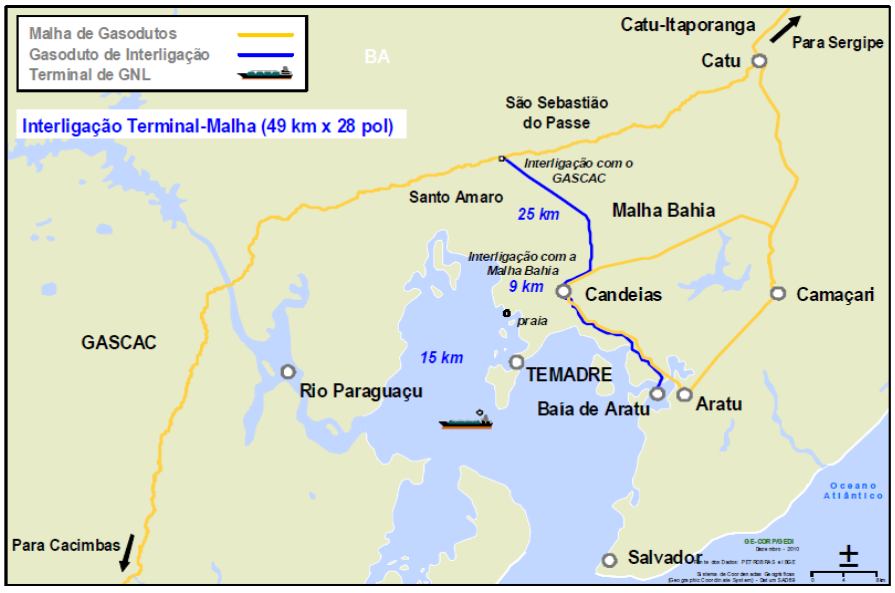
Todos os píeres principais são interligados à terra por intermédio de uma ponte de acesso, com cerca de 600 m de comprimento, que parte da extremidade mais ao sul das instalações e se desenvolve na direção geral norte-sul.

O terminal possui um Centro de Combate à Poluição (CENTROPOL) constituído de um galpão para armazenagem de equipamentos, um guindaste para lançamento e içamento de embarcações e uma rampa para lançamento e recolhimento de barreiras. Apresenta-se a seguir as características dos diferentes berços.

Berço	Comprimento	Porte(TPB)
PP-1	275 m	120.000
PP-2	275 m	120.000
PP-3	176 m	30.000
PP-4	275 m	120.000
PS-1	145 m	10.000
PS-2	80 m	2.000

Um novo berço para operar GNL está sendo construído a cerca de 4km da Ilha do Frade. Esta unidade deverá regazeificar gás liquefeito.

Ilustração 37 - LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL DE GNL NA BAHIA DE TODOS OS SANTOS



Instalações de armazenagem

A capacidade de estocagem de petróleo e de derivados é de cerca de 700,000m^3

Equipamentos Portuários

Os berços s são equipados com braços articulados, de funcionamento hidráulico. O Terminal tem todos os equipamentos necessários para a proteção do meio ambiente.

<u>O Terminal Portuário Cotegipe</u>

Ilustração 38 - VISTA DO TPC ATUAL



Ilustração 39 - Pátio de carretas para a retenção de veículos, antes de chegarem ao TPC



O TPC está localizado na Ponta do Fernandinho, São Tomé do Paripe, Salvador/BA.
A empresa responsável pela exploração do Terminal Portuário Cotegipe é a Porto Cotegipe Logística Ltda. (C.Port), que reúne as capacidades empreendedoras das empresas do MOINHO DIAS BRANCO e a TPC de Operações Logísticas. O Terminal tem por finalidade atual a movimentação de grãos, e em particular, trigo, soja em grãos e em farelo, e milho.

Área do terminal

A superfície total do terminal é de cerca de 330.000 m^2, após executados os aterros programados.

Acesso marítimo

O acesso marítimo é proporcionado pela Baia de Todos os Santos, passagem entre as boias 1 e 3 para o canal de acesso ao Porto de Aratu e então, para o Canal de Cotegipe e a Ponta do Fernandinho. O canal de acesso ao terminal tem uma extensão de 2,5 milhas, 150 a 160 m de largura e profundidade mínima de 15 m.

Existe uma bacia de evolução frente ao terminal que permite o giro do navio com ajuda de 2 rebocadores. Normalmente o giro é efetuado com o navio vazio.

Acesso terrestre

O acesso rodoviário é realizado pela BR-324 (Salvador - Feira de Santana), e BA-528 (estrada da Base Naval de Aratu). Não há ligação ferroviária, no momento, podendo vir a ser implantado um ramal a partir do acesso ferroviário ao Porto de Aratu.

Instalações de acostagem

A ilustração 40 apresenta os dois berços existentes com comprimento total de 520m, sendo que o berço 1 apresenta uma profundidade de 12,5m (pode ser dragado até 14m sendo que o calado máximo permitido é de calado máximo permitido de 11,20m), o berço 2 apresenta uma profundidade de 14,5m (calado máximo permitido de 13,65m). O terceiro berço a ser construído terá 280m de comprimento sendo que seu traçado foi recentemente corrigido para permitir o acesso de navios mais longos que 300m.

Ilustração 40 - VISÃO DO TPC COM O TERCEIRO BERÇO)



O terceiro berço está em processo de licenciamento no IBAMA

Instalações de armazenagem

O terminal dispõe de:

1 armazém para grãos e farelo com capacidade de 100.000 t
1 armazém para grãos e farelo com capacidade de 140.000 t
4 silos verticais com capacidade estática de 7.500t cada
7 silos verticais com capacidade estática de 18.000t cada

Equipamentos

O terminal dispõe dos seguintes terminais principais

2 descarregadores de granéis tipo Portalino com capacidade nominal de 300 t/h cada;
1 carregador para granéis com capacidade nominal de 2.000 t/h;

O Terminal Portuário Miguel de Oliveira (Terminal da Ford)

Ilustração 41 - TERMINAL MIGUEL DE OLIVEIRA (TERMINAL DA FORD)



Fonte: Google Earth

O terminal está localizado na Ponta da Lage, no município de Candeias/BA, Distrito de Matoim, A empresa responsável pela operação do Terminal Portuário Privativo Miguel de Oliveira é a Porto Cotegipe Logística Ltda (C.Port), que também administra o Terminal Portuário Cotegipe, como visto anteriormente. Nota-se que o cais é de propriedade estadual e concedido à Ford para suas operações.
A área do terminal é de 360.000 m2.

O acesso marítimo é efetuado pela Baia de Todos os Santos, passagem entre as boias 1 e 3 para o canal de acesso ao Porto de Aratu e então, para o Canal de Cotegipe e a Ponta da Lage.

A bacia de evolução tem cerca de 155 m2 de área e 14 m de profundidade

A chegada rodoviária é pelo acesso ao Porto de Aratu, seguindo por estrada a margem direita do Canal de Cotegipe.

O terminal dispõe de um píer com 193 m de comprimento, para embarque e desembarque de veículos, ligado à terra por uma ponte de acesso com 62 m de extensão.

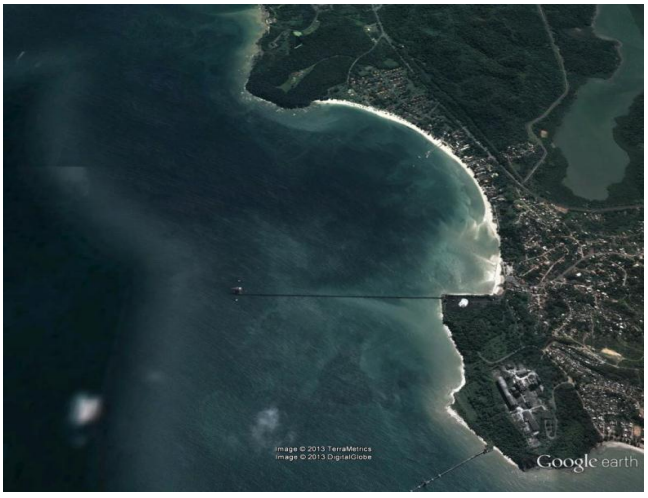
O terminal possui uma área de armazenagem de 122.545 m^2 para estocagem de cerca de 6.024 veículos.

O terminal opera no sistema "roll-on, roll-off", que dispensa a necessidade de equipamentos específicos para movimentação de carga.

O Terminal Gerdau-Usiba

Ilustração 42 - TERMINAL DA GERDAU USIBA





O Terminal Marítimo Gerdau denominado também Terminal da USIBA em vista do seu proprietário anterior, está localizado na Ponta da Sapoca, São Tomé do Paripe, município de Salvador, estado da Bahia. A empresa responsável pelo terminal é a GERDAU AÇOMINAS SA, integrante do Grupo GERDAU.

O Terminal opera na importação de granéis sólidos.

O acesso marítimo é o mesmo do Porto de Salvador, na Baia de Todos os Santos, com passagem entre as boia s 1 e 3 para o canal de acesso ao Porto de Aratu. O canal de acesso tem 3 milhas náuticas de comprimento, largura de 200 m e calado autorizado de 18 m.

O acesso rodoviário é realizado pelas rodovias BR-324 (Salvador-Feira de Santana) e BA-528 (estrada da Base Naval de Aratu). O terminal não dispõe de acesso ferroviário.

A acostagem é realizada em uma plataforma de 34 m x 12,5 m, complementada com 4 dolfins e 4 boias para amarração, constituindo 1 berço de atracação para navios até 230 m de comprimento e calado máximo de 10,5 m.

Dispõe dos seguintes equipamentos principais:

1 torre de descarga fixa com capacidade para 17 t, equipada com um "clam shell" de 4,5 m3;
3 correias transportadoras com "stacker", com 1.320 m de comprimento e largura de 36";
1 silo de compensação com bandeja vibratória; e
2 pontes rolantes com capacidades de 10 t, e uma 5 t.

O sistema de equipamentos tem uma concepção antiga e os equipamentos são envelhecidos.

O Terminal da Dow

Ilustração 43 - PLANTA ESQUEMÁTICA DO TERMINAL DA DOW

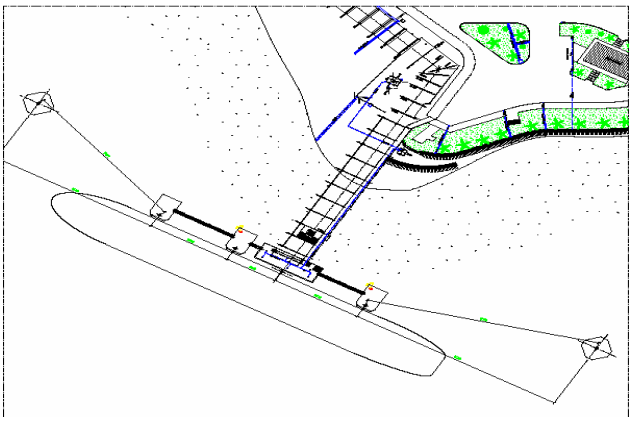


Ilustração 44 - VISTA DO TERMINAL DA DOW NO CANAL DE COTEGIPE (BAHIA)



O Terminal Marítimo DOW BRASIL NORDESTE está localizado na região do Complexo Portuário de Aratu, no Canal de Cotegipe, entre as Pontas Matanga e da Lage. O Terminal opera com granéis líquidos, basicamente na exportação dos produtos oriundos do complexo industrial. O escoamento dá-se tanto por navegação de longo curso quanto por cabotagem.

O acesso marítimo é feito pela Baía de Todos os Santos, pelo Canal do Porto de Aratu e finalmente pelo Canal de Cotegipe.

O canal de acesso ao terminal é mantido com uma profundidade mínima de 16 m, tendo a bacia de evolução 100 m x 250m, com profundidade de 11 m.

O acesso rodoviário é realizado pela BR-324 (trecho Salvador–Feira de Santana), saída no km32 para a Via Matoim, com extensão de 11 km. O terminal não dispõe de acesso ferroviário.

O terminal possui um berço de atracação, compreendendo um píer com 25 m de comprimento, 3 dolfins de atracação e 2 de amarração, além de 7 monobafias. A profundidade no berço é de 12 m.

Os equipamentos utilizados compõem-se de 18 bombas de transferência, com capacidades variando de 60 m³/h a 536 m³/h.

3.2.3.5 Os Terminais privados do Sul da Bahia

Os terminais marítimos privados operando no sul da Bahia são o Terminal Marítimo de Belmonte, ligado à operação da empresa Veracel e o Terminal de barcaças Luciano Villas Boas Machado, localizado em Caravelas.

Ilustração 45 - LOCALIZAÇÃO DE BELMONTE NA BAHIA



Ilustração 46 - LOCALIZAÇÃO DE CARAVELAS NA BAHIA



<u>O Terminal Marítimo de Belmonte</u>

Ilustração 47 - VISTA DO TERMINAL MARITIMO DE BELMONTE



Fonte: Site da empresa



Fonte: Internet

O Terminal Marítimo de Belmonte está localizado na Cidade de Belmonte, no litoral sul do Estado da Bahia, e suas coordenadas geográficas são 16^0 01'74" de latitude S e de 38^0 55'42" de longitude W.

O Terminal é administrado pela VERACEL CELULOSE SA que tem como sócios a Fibria e a STORA ENSO (da SUÉCIA).

Toda a produção de celulose da fábrica de EUNÁPOLIS é escoada pelo terminal, através de barcaças, e é destinada ao Porto de Barra do Riacho (PORTOCEL), no Estado do Espírito Santo, para ali ser embarcada em navios para exportação.

A área estimada do terminal é de aproximadamente 46.000 m2, sendo constituída de cerca de 3.882 m2 pelo cais de acostagem, 2.032 m2 de edificações, 6.000 m2 de acesso interno à ponte do cais, 30.000 m2 de área para estocagem de madeira e 3.320 m2 da ponte de acesso ao cais e 1.800 m2 de vias secundárias internas.

O canal de acesso tem 300 m x 96 m e 5,5 m de profundidade, e a bacia de evolução tem aproximadamente 1.000 m x 500 m e 5,5 m de profundidade, com fundo arenoso.

O terminal pode ser acessado pelas rodovias BA-001 (km 18) e pela BA-275, na confluência coma primeira. Não dispõe de acesso ferroviário.

Devido à sua localização em mar aberto, foi construído um quebra -mar, com cerca de 300 m de comprimento, para abrigo e proteção à bacia de evolução do Terminal.

As instalações de acostagem são constituídas por uma plataforma. O berço externo é utilizado para carregamento das embarcações de transporte da celulose (barcaças), e apresenta 7 dolfins de atracação enquanto que o berço interno quando não assoreado, é utilizado para acostagem de embarcações de apoio, com 4 dolfins. A plataforma é ligada à terra por uma ponte de acesso, com 410 m de comprimento e 8,10 m de largura, e funciona como extensão da via principal interna do terminal. Facilidades de estacionamento de barcaças se encontram junto ao quebra-mar.

Na área entre o berço interno e a retroterra verifica-se um processo de assoreamento de cerca de 130.000 m³/ano, que evidentemente não prejudica as operações portuárias.
O terminal dispõe de um armazém para estocagem de cerca de 12.000 t estáticas de fardos de celulose. Cerca de 30% do fluxo das cargas são estocados no armazém, sendo o restante dos fardos transferidos diretamente dos caminhões para as embarcações.

O aparelhamento do terminal é composto de:

1 lancha de apoio, para auxiliar a atracação das barcaças;
3 empilhadeiras, sendo uma para operar a bordo das embarcações, na arrumação dos fardos de celulose, e outras duas para as operações de transferência dos fardos de celulose dos caminhões para as barcaças atracadas;
1 pórtico rolante, também para a transferência caminhões/barcaças, com capacidade para transferir 170 t/h de fardos de celulose;
1 frota de carretas para o transporte da carga da fábrica ao terminal.

A via interna principal se estende do portão de entrada do terminal até a ponte de acesso ao cais e tem 800 m de comprimento com 7,5 m de largura. Cerca de 1.800 m2 de vias secundarias internas são ainda disponibilizadas, interligando as diversas edificações existentes.

O Terminal de barcaças Luciano Villas Boas Machado, localizado em Caravelas

Ilustração 48 - VISTA DO TERMINAL DE MADEIRA DE FIBRIA EM CARAVELAS



Ilustração 49 - VISTA DO TERMINAL DE MADEIRA DE FIBRIA EM CARAVELAS



O Terminal de barcaças Luciano Villas Boas Machado está localizado no município de Caravelas no litoral sul da Bahia, nas coordenadas geográficas de 170 45’05” de latitude S e de 390 12’58”de longitude W.

O terminal é administrado pela Fibria, proprietária do empreendimento, para movimentar, de forma exclusiva, a madeira extraída naquela região, destinada à sua unidade fabril de celulose no Estado do Espírito Santo. A mercadoria é exportada pelo Terminal e desembarcada no Porto de Barra do Riacho (Portocel).

O acesso marítimo ao terminal é direto pelo Oceano Atlântico. Auxiliando a acostagem, estão instaladas 13 boias para sinalização náutica.

O terminal pode ser acessado pelas rodovias BR-101, BA-290 e BA-001. Não dispõe de acesso ferroviário

O terminal é dotado de um cais de concreto armado com 72 m de comprimento e 33 de largura, disponibilizando 2 berços para atracação, cada um com 220 m de comprimento, e calado de 4,5 m. Os berços são complementados por 8 dolfins de atracação/amarração.

A maior parte da área do terminal é disponibilizada para armazenagem de madeira, com um pátio com capacidade para 1.700 m3.

O parque de equipamentos é constituído por:

1 balança rodoviária e máquinas carregadeiras para madeira, com capacidade unitária de 8,5 t de carga.

Para o transporte da madeira, são utilizadas barcaças de 5.500 TDW. As embarcações navegam com o auxílio de empurradores, construídos especificamente para esse fim. O sistema, composto por 4 navios-barcaças e 2 empurradores tem capacidade para 5,2 mil toneladas de toras de eucalipto por viagem.

Este terminal é usado também para cavacos de madeira que permitem evitar o transporte de troncos.

3.2.4 Os Planos de Expansão Física do Sistema Portuário baiano

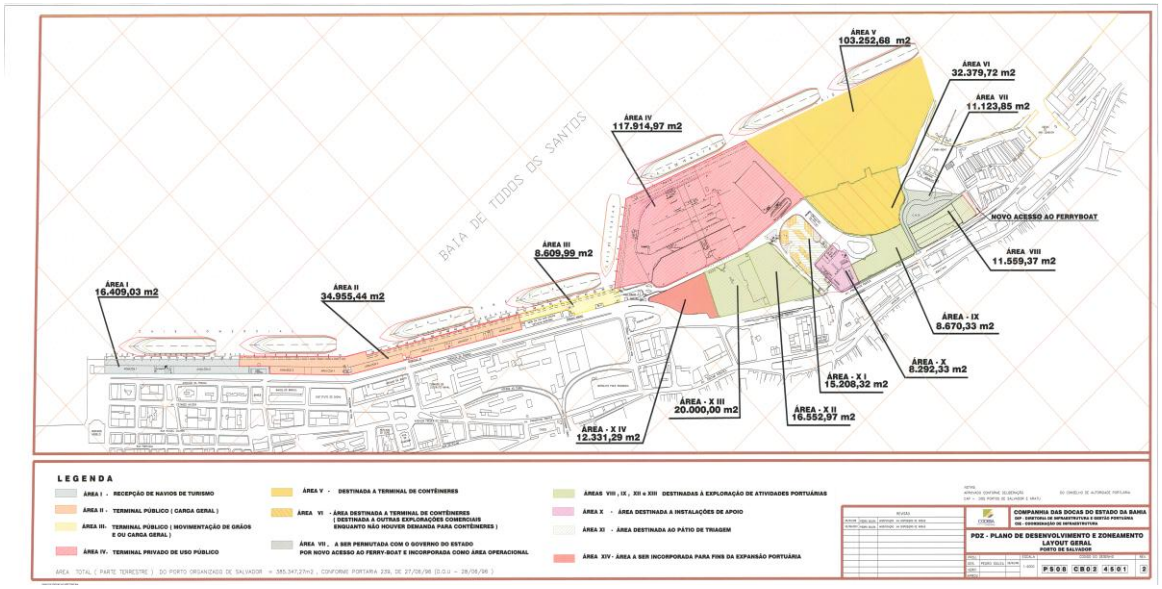
Como já destacado, existem na Bahia dois polos portuários: o polo da Bahia de Todos os Santos e o polo da região sul.

3.2.4.1 O Polo Portuário da Bahia de Todos os Santos

<u>Os Portos do sistema público</u>

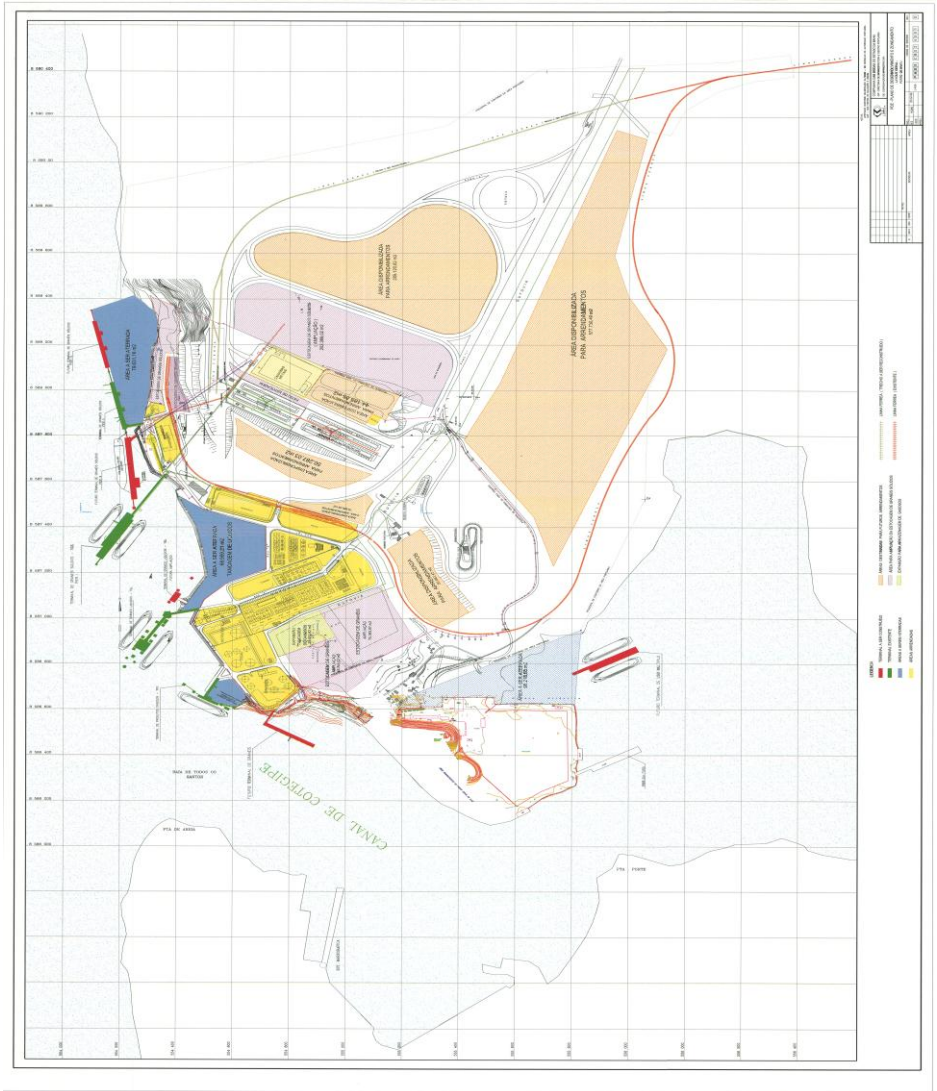
Pertencem a este sistema os Portos de Salvador e de Aratu. Ambos os Portos tem um PDZ cujas plantas resumo são apresentadas a seguir.

Ilustação 50 - PDZ DO PORTO DE SALVADOR



Fonte:Codeba

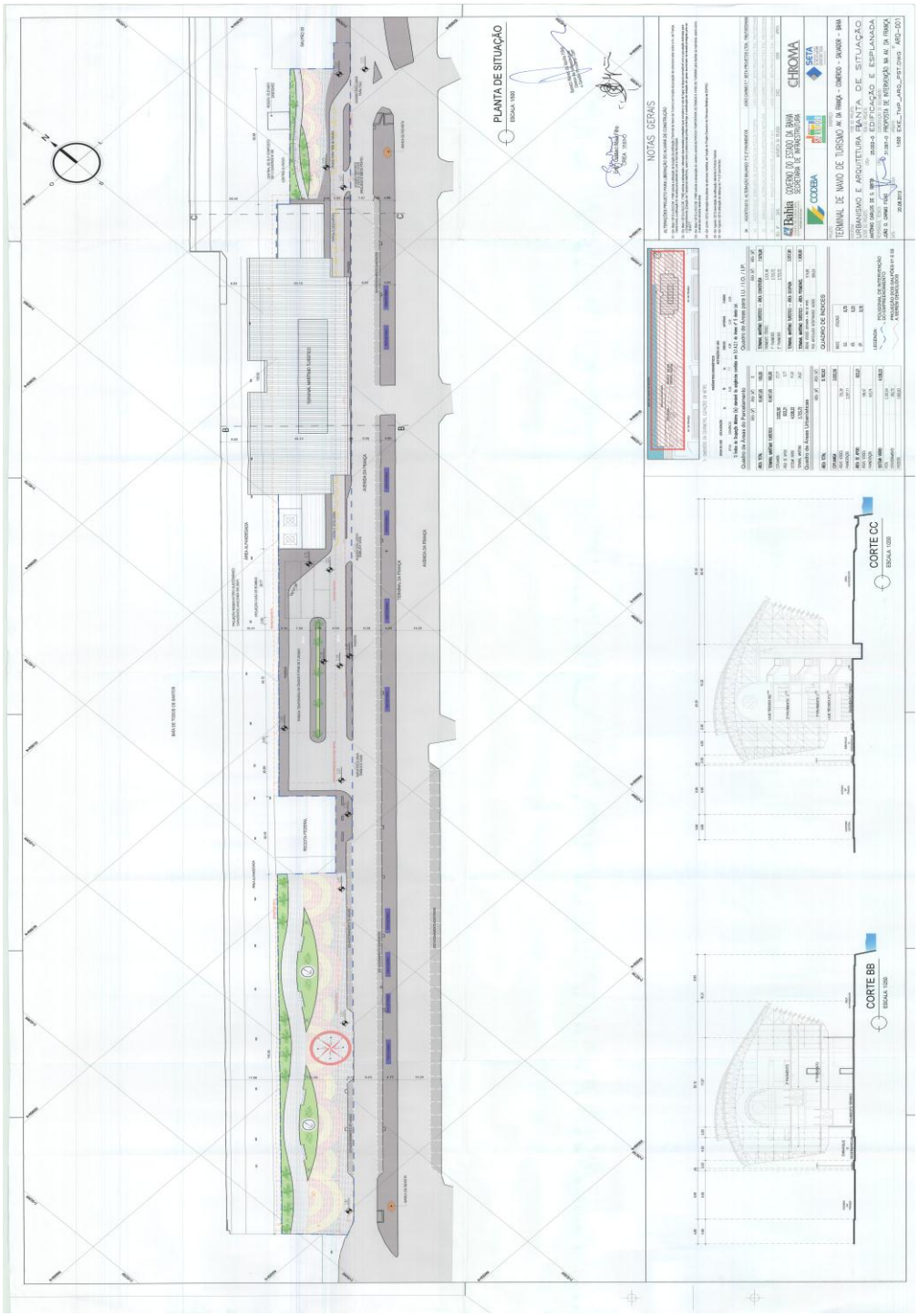
Ilustação 51 - PDZ DO PORTO DE ARATU



Fonte:Codeba

Em Salvador duas obras estão em curso previstas no PDZ. A adaptação de parte do cais para a implantação de um terminal de passageiros e facilidades complementares, assim como a ampliação das instalações para a movimentação de contêineres em Água dos Meninos, sendo que o prolongamento do quebra-mar foi contratado e deverá se posicionar a 45 graus em relação ao atual com ajuste do canal de acesso (e isto após estudos hidráulicos).

Ilustração 52 - PROJETO DA ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS NO PORTO DE SALVADOR



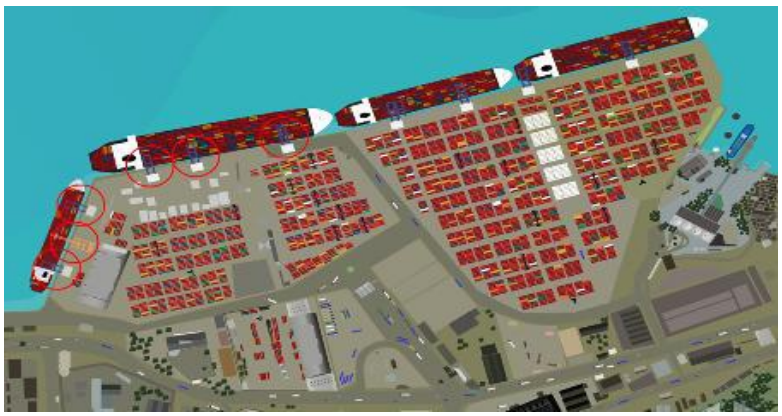






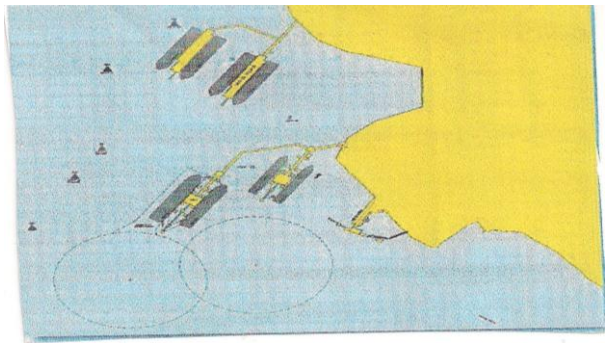
O Projeto de crescimento do Cais de Água de Meninos em cerca de 490m foi dividido em duas partes: o prolongamento em 100m do quebra-mar atual, fazendo um ânulo de 45º com o atual e o cais e retaguarda, propriamente ditos, que farão parte de uma licitação para arrendamento a uma empresa privada. A área a ser gerada por aterro será de cerca de cerca de 103000m^2.

Ilustração 53 - EXPANSÃO DO CAIS DE CONTEINERES EM ÁGUAS DE MENINOS



Em Aratu nenhuma outra grande obra está prevista, a curto prazo, além da obra de recuperação em curso. Existe manifestação de interesse de uma empresa privada em arrendar o píer de sólidos a granel. Também, está em estudo preliminar um novo píer de graneis líquidos que apresenta, no entanto, dificuldades nas operações de atracação que exigiriam 3 ou 4 rebocadores (ver Ilustração...).

Ilustração 54 - NOVO SISTEMA DE PIERS PETROLEIROS PROPOSTOS EM ARATU



<u>Os Novos Terminais Privados da Bahia de Todos os Santos</u>

Já se mencionou o novo Terminal de GLN da Petrobras a cerca de 4km da Ilha do Frade e que fará parte do sistema do Temadre. Os outros projetos de construção de terminais se concentram na região do Canal de Cotegipe que prolonga o canal de acesso ao Porto de Aratu.

Além dos terminais existentes prevê-se a construção dos seguintes trechos de cais:

- Um trecho de cais do próprio porto de Aratu, sem projeto e sem data prevista, onde se prevê um terminal da Bunge;
- O cais da Braskem, na entrada do Canal, cuja construção estava prevista há bastante tempo e que, pelas informações colhidas, deverá ser executada em breve;
- O cais da GDK que deverá servir o estaleiro de mesmo nome;
- A implantação do terceiro berço do TPC.

Ilustração 55 - VISTA GERAL DA REGIÃO DO CANAL DE COTEGIPE

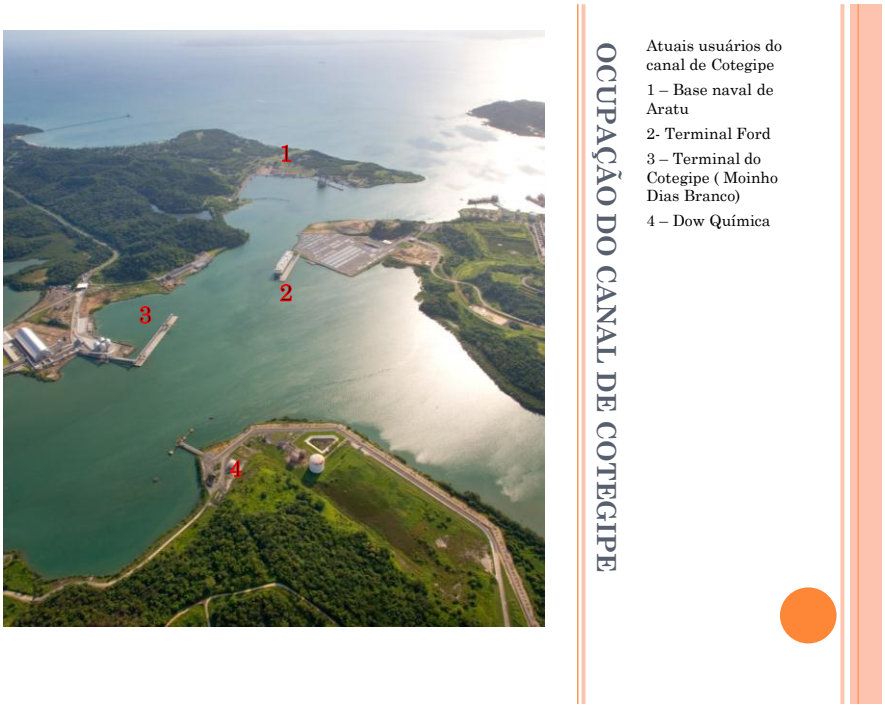


Ilustração 56 - TERRENO DA GDK ADJACENTE AO TERMINAL DA FORD



Além destes projetos razoávelmente consolidados, existe um projeto Bahia Terminais que está pleiteando uma área no Porto de Aratu, no Canal de Cotegipe.

As restrições da navegação no Canal de Cotegipe que não permite o seu uso a navios maiores de 240m de comprimento, e mesmo assim, com certa dificuldade de giro, fizeram com que a Secretaria de Industria, Comercio e Mineração do Estado contratasse a empresa Marítima para fazer um estudo visando desenvolver um plano diretor para o uso da região de influencia do Canal de Cotegipe.

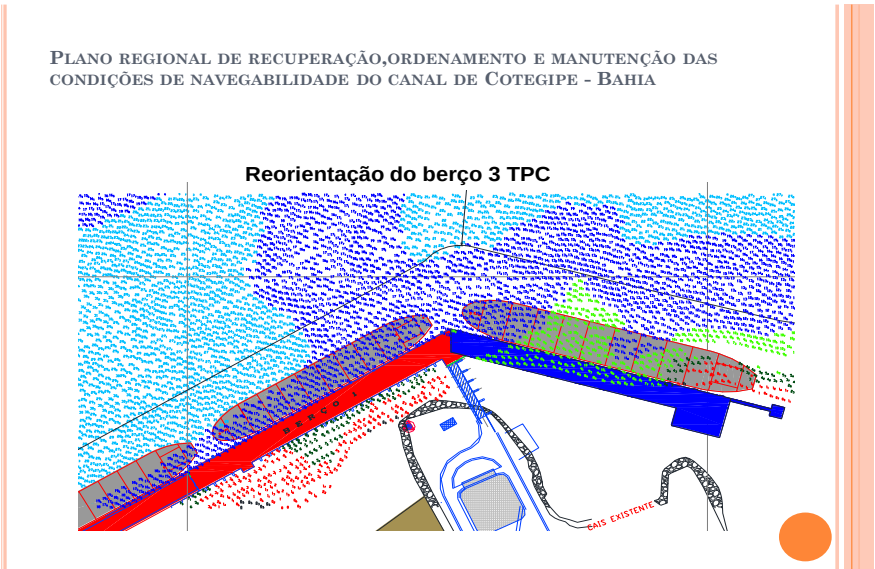
Este estudo chegou à conclusão que para navios maiores de cerca de 300m usarem o Canal, seria necessário tomar as seguintes medidas, ilustradas tambem a seguir:

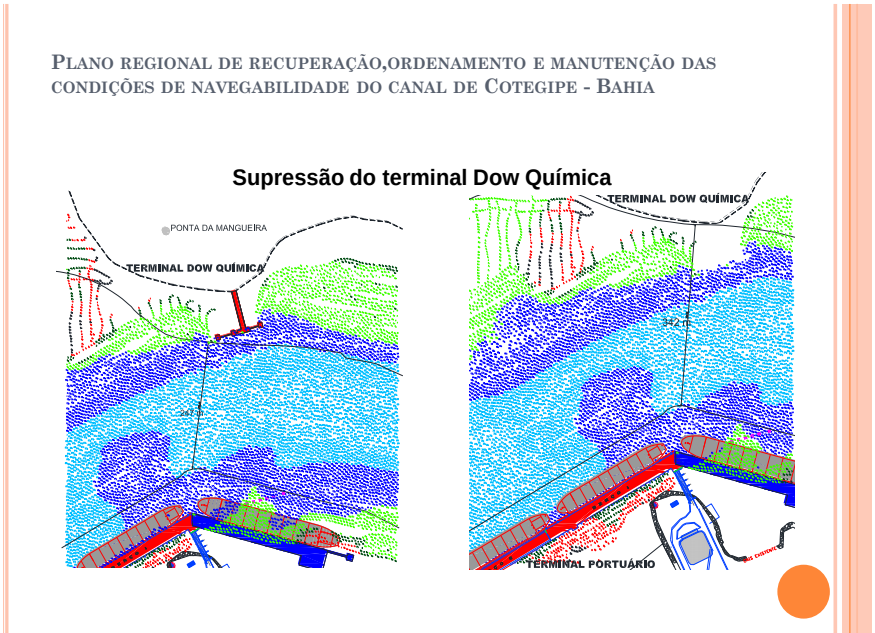
- Reorientar o terceiro berço do TCP;
- Suprimir o terminal da Dow;
- Relocar os terminais da GDK e da Ford;
- Efetuar algumas obras de derrocagem.

Este estudo sugere também a alternativa já conhecida de estudos e trabalhos anteriores de chegar à Baía de Aratu por um Canal artificial que poderia, por sua vez, servir de desenvolvimento portuário.

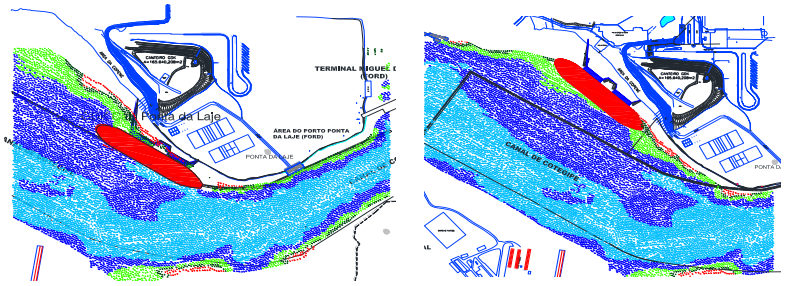
Estes assuntos deverão ser retomados na fase de planejamento e projeções do Plano.

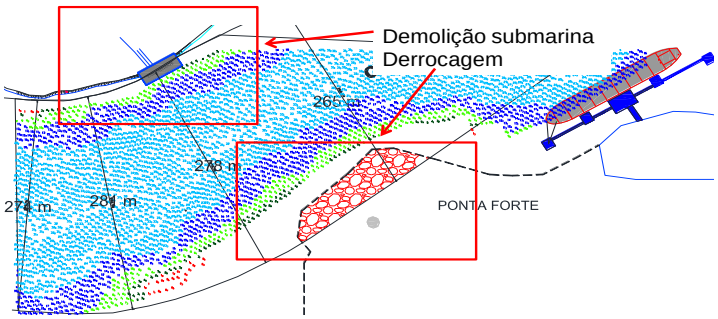
Ilustração 57 - MEDIDAS NECESSÁRIAS PARA USO DO CANAL DE COTEGIPE POR NAVIOS MAIORES DE 240M (FONTE: ESTUDO DA EMPRESA MARÍTIMA)



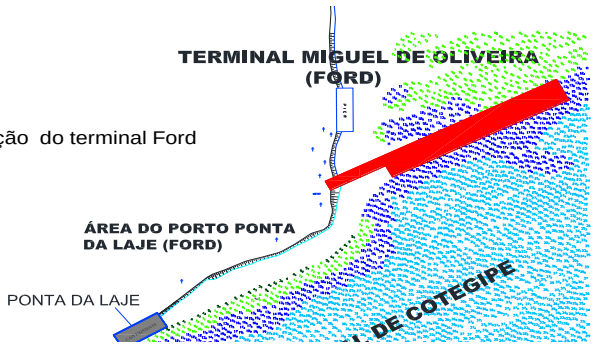


Realocação do terminal GDK





Realocação do terminal Ford



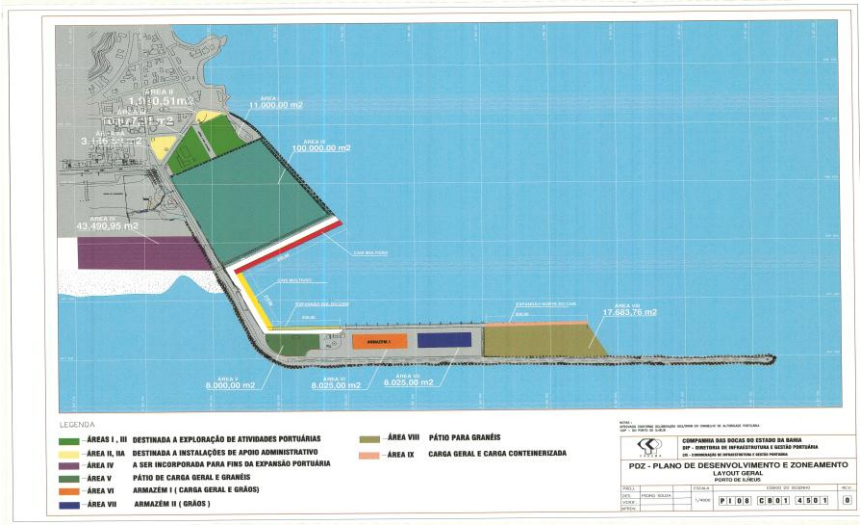
3.2.4.2 O Polo Portuário da Região Sul do Estado da Bahia

O principal projeto de expansão portuária no Sul do Estado é, sem dúvida, a implantação do chamado Porto Sul. Ele se situa muito próximo ao Porto de Ilhéus cujos projetos de expansão são limitados. Os terminais da Fibria e de Belmonte não apresentam por enquanto projetos de crescimento.

<u>O crescimento do Porto de Ilhéus</u>

A ilustração a seguir mostra o PDZ do Porto de Ilhéus que, a curto prazo somente espera uma dragagem de manutenção e talvez de aprofundamento de 9m para 10,2m.

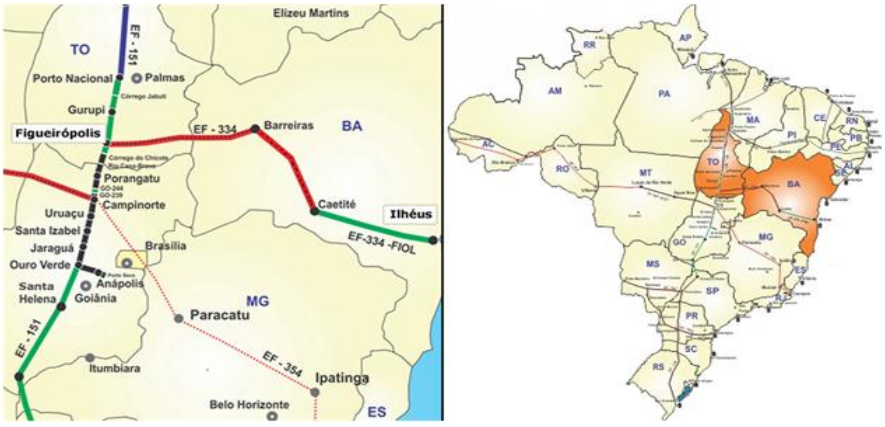
Ilustração 58 - PDZ DO PORTO DE ILHEUS



<u>O Porto Sul</u>

Trata-se de um projeto portuário ambicioso com iniciativa do Estado. Este projeto completa, essencialmente, a implantação da nova ferrovia denominada FIOL- Ferrovia de Integração Oeste - Leste e que pode ser visualizada na Ilustração.... O trecho a Oeste de Caetité pode ainda mudar seu traçado. O trecho entre Caetité e Ilhéus já se encontra em construção.

Ilustração 59 - FIOL – FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE - LESTE



Localização do Porto Sul

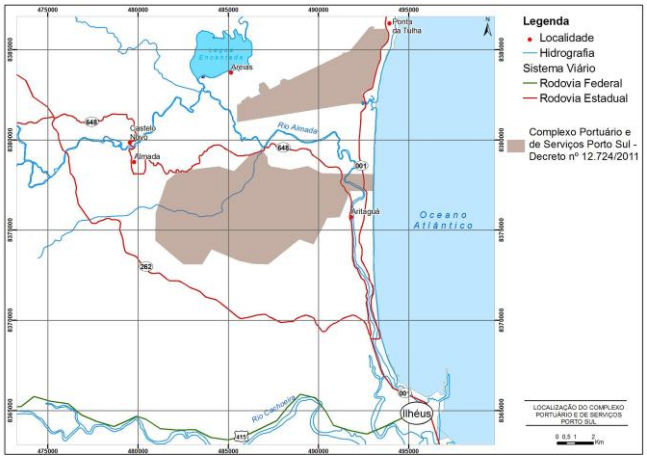
Foi selecionada a área de Aritaguá e, em função dessa avaliação, o Governo Estadual publicou o Decreto nº 12.724 de 11/04/2011 para fins de desapropriação de uma área de 4.833,3 ha nesta região do município de Ilhéus, em terreno contíguo ao sítio escolhido para o futuro Aeroporto Internacional (Ver Ilustração...). O local se encontra a cerca de 14km ao norte de Ilhéus.

Ilustração 60 - LOCAL PREVISTO PARA O PORTO SUL



O mapa apresentado a seguir completa a visão da localização do complexo portuário e industrial junto com os acessos rodoviários.

Ilustração 61 - MAPA INDICANDO O LOCAL PREVISTO PARA O PORTO SUL JUNTO COM OS ACESSOS RODOVIÁRIOS - DECRETO Nº 12.724/2011

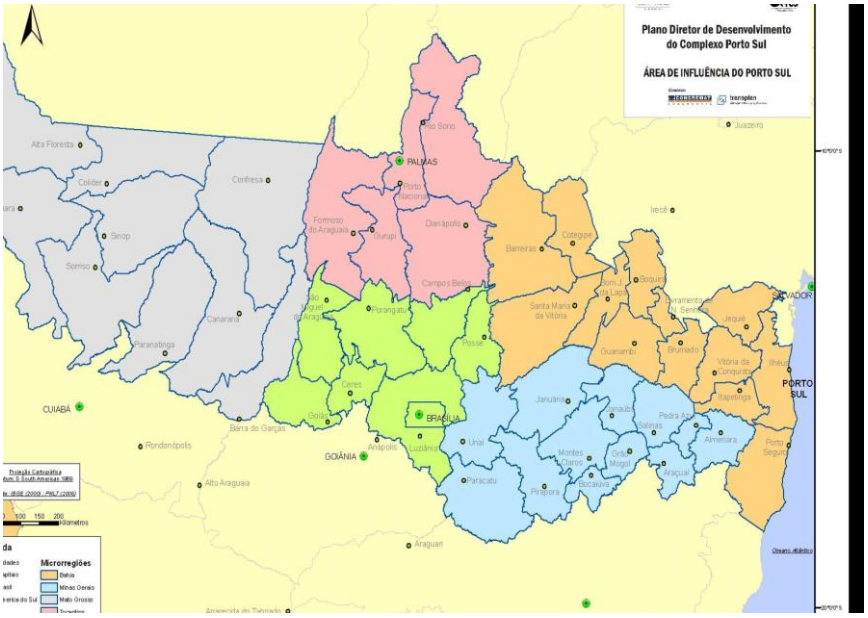


Fonte: Estudo da Concremat, Transplan e Hydros

Área de Influencia

A área de influencia prevista acompanha o traçado da nova ferrovia e é mostrada na Ilustração a seguir.

Ilustração 62 - ÁREA DE INFLUENCIA DO PORTO SUL



A maior expectativa de carga centra-se no minério de ferro a ser explorado pela BAMIN, que deverá ter seu porto privado adjacente ao Porto Sul.

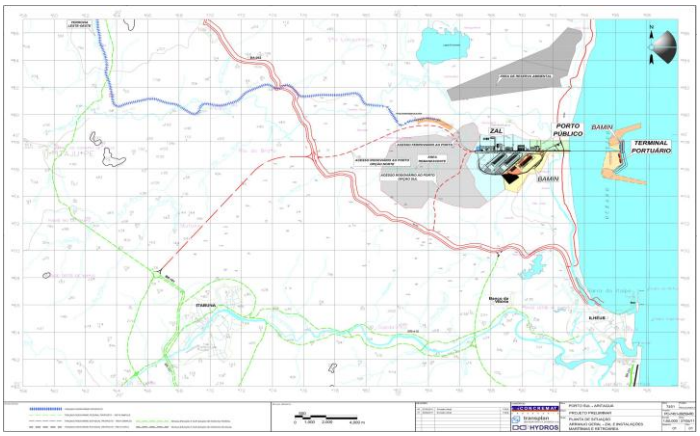
Outras cargas importantes esperadas no Complexo são a soja e outros grãos, o etanol, o clinker, o carvão, os produtos siderúrgicos e outros minérios.

Concepção geral

A ilustração a seguir apresenta a concepção geral do Porto e do Terminal da BAMIN.

O terminal é dividido numa parte offshore destinada à atracação de navios e protegida por um quebra-mar de pedra, por uma parte em terra (onshore) destinada à recepção e entrega de cargas e sua armazenagem sendo que estas duas partes são ligadas por uma ponte de ligação.

Ilustração 63 - POSICIONAMENTO E CONCEPÇÃO GERAL DO PORTO SUL



O Acesso Marítimo e a bacia de evolução

O acesso marítimo se dará por um canal dragado para -24m DHN, com cerca de 2000m de comprimento e largura mínima de 240m, permitindo o acesso de navios graneleiros de 200.000 a 250.000 TPB. Somente uma embarcação poderá ocupar o canal. O canal deverá ser balizado com boias luminosas.

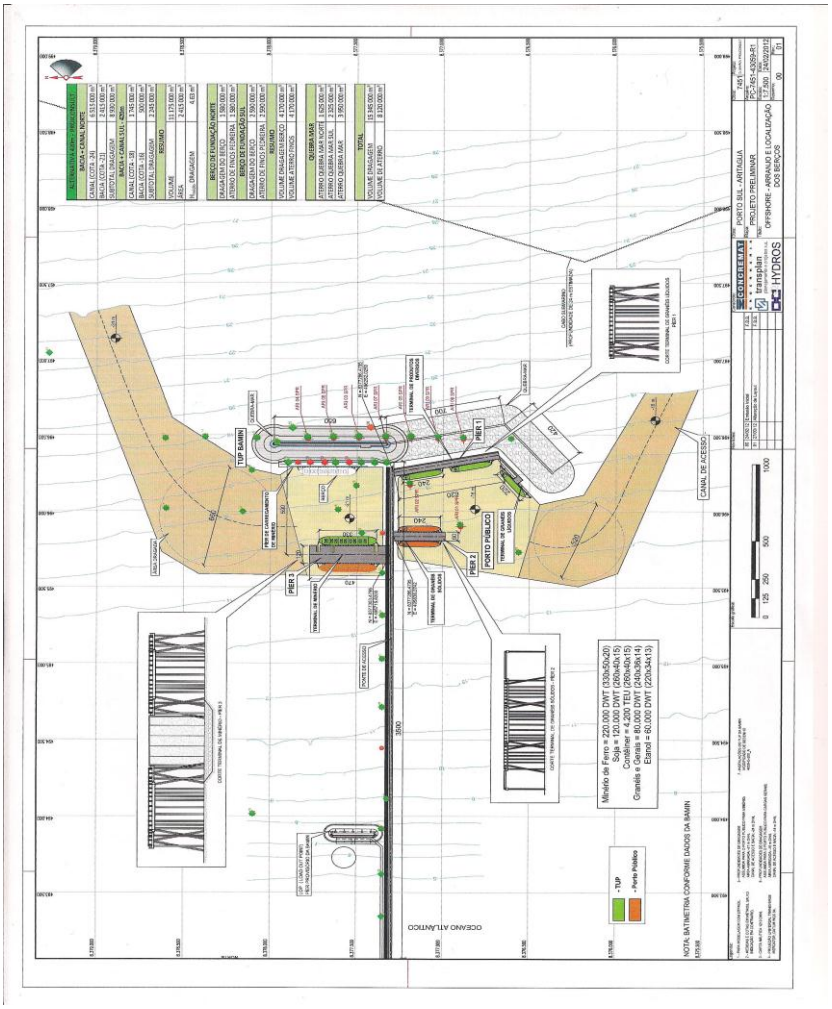
A bacia de evolução, para giro dos navios, terá diâmetro de 700m e estará parcialmente abrigada de ondulações de Leste e totalmente protegida de ondulações de Nordeste, ficando exposta às ondas de Sudeste. Devido à maior exposição é necessário dragar a bacia para a profundidade de 24m DHN.

Está previsto o uso de rebocadores para as manobras de demanda do canal, giro, atracação e desatracação.

As facilidades de atracação offshore

A ilustração a seguir apresenta de forma mais detalhada as facilidades de atracação e de proteção da bacia como concebidas hoje

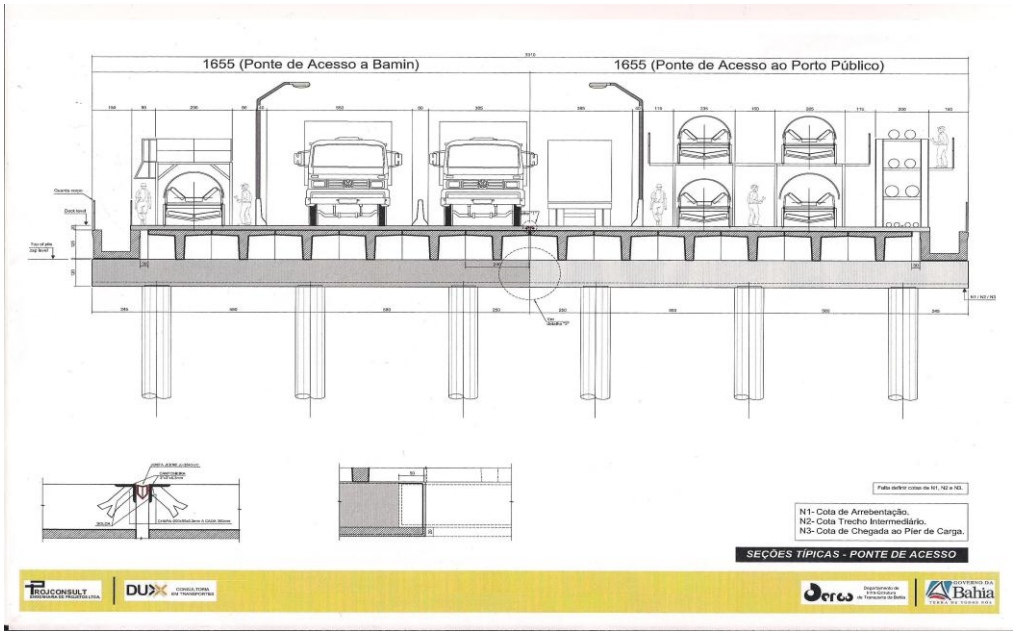
Ilustração 64 - PORTO SUL – FACILIDADES DE ATRACAÇÃO OFFSHORE



A ponte de ligação

A ponte de ligação com 1655m de comprimento apresenta atualmente a concepção descrita na Ilustração...Ela está prevista para o trafego de caminhões assim como para a passagem de correias transportadoras e de tubulações.

Ilustração 65 - PORTO SUL- PONTE DE LIGAÇÃO



A área de retaguarda

A Ilustração a seguir descreve o Plano de Uso do Solo previsto hoje para a área de retaguarda onshore do Porto Sul. A Ilustração seguinte detalha um layout para esta área.

Ilustração 66 - PORTO SUL – PLANO DE USO DO SOLO DA ÁREA DE RETAGUARDA

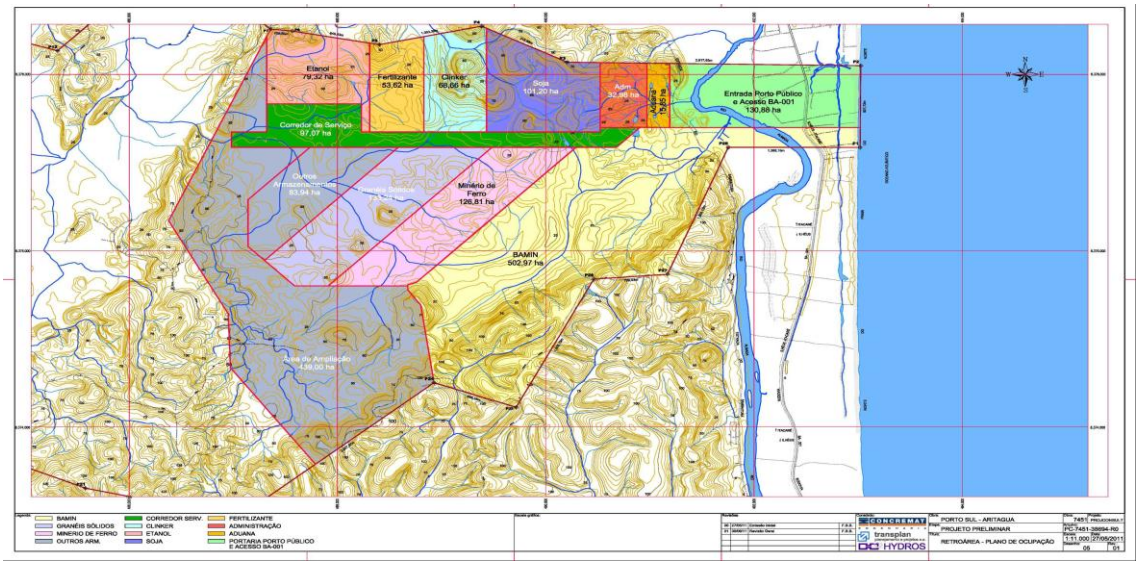
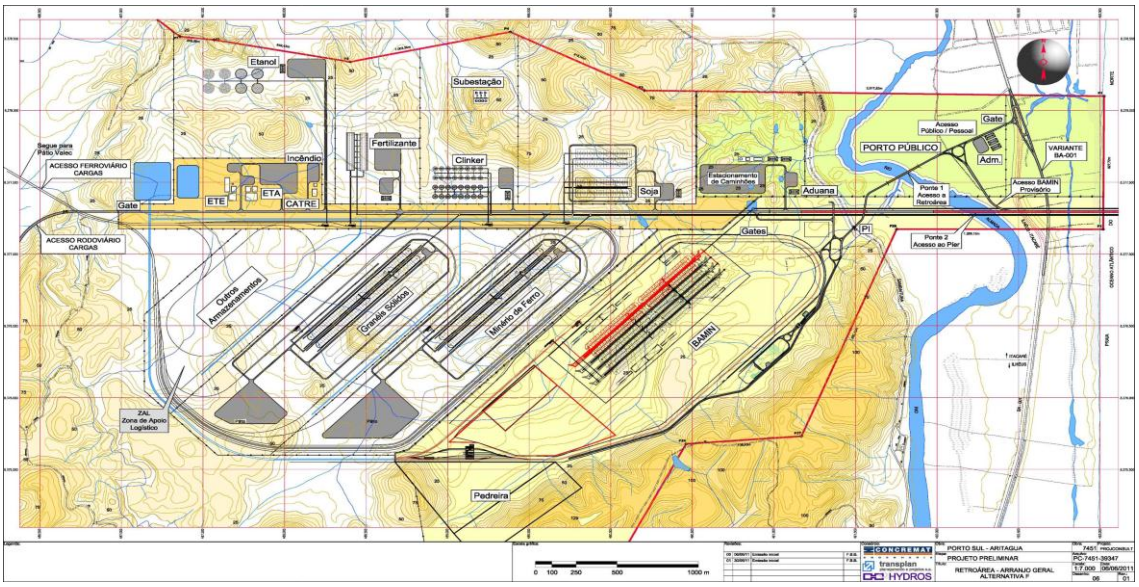


Ilustração 67 - PORTO SUL – LAY-OUT PROPOSTO



3.2.4.3 Conclusões

A análise dos dados apresentados acima permite as seguintes conclusões:

- O sistema de portos organizados gerido pela CODEBA apresenta-se razoavelmente envelhecido como também parte do sistema privado (Terminal da Gerdau). Isto vem sendo combatido pela execução de obras de dragagem recentes (financiadas pelo programa federal PAC), pela construção de um terminal de passageiros no Porto de Salvador (como parte de um programa de atendimento à Copa 2014) e pelo plano em fase de realização da expansão das facilidades de conteineres em cerca de 500m de cais e aterro de cerca de 100.000m^2. Em Aratu, também se verificou uma obra de dragagem que deverá ser completada. As obras de recuperação do Terminal de Graneis Sólidos são, no entanto, apenas de emergência e não significarão melhorias operacionais significativas até o arrendamento destas facilidades.

- O sistema privado tem mostrado certo dinamismo com a implantação e o crescimento do TCP, a implantação do novo terminal de GNL e o projeto da BAMIN. Aparentemente novos projetos deverão ainda se realizar como o cais da Brakem.

- O novo projeto do Porto Sul é o grande projeto do Estado no setor portuário. Ele aproveita a nova exportação de minério e o recente aparecimento da soja baiana para alavancar um projeto de desenvolvimento industrial a exemplo de Pecem e de Suape.

3.2.5 A Situação Operacional

Este item analisará os aspectos operacionais dos diversos portos e terminais visando essencialmente recolher elementos para avaliar a sua capacidade de movimentação. Nem sempre os dados disponíveis permitiram obter todos os resultados buscados.

Cinco famílias de indicadores foram calculadas, quando possível:

- A taxa de ocupação dos berços disponíveis, ou seja, o quociente do tempo total realmente ocupado do cais e do tempo disponível deste cais;

- As características da frota que frequenta os portos (essencialmente, comprimento e porte dos navios);

- A espera para atracar dos navios (tempo decorrida entre a chegada oficial do navio e o momento do fim da operação de atracação);

- O tamanho das consignações operadas pelos navios (carga movimentada pelos navios durante a escala);

- A produtividade das operações de carga e descarga.

O conceito de produtividade é um dos mais complexos no campo portuário já que os resultados variam dependendo do desconto que se dá no tempo operado devido às paralizações. A própria definição de paralização pode ser discutida, já que pode se referir a um porão ou pode se referir a todos os porões operando simultaneamente num navio,

Para efeito deste relatório, a produtividade que será calculada será o volume de carga operado dividido pelo tempo total de atracação, ou seja, o que chamamos de produtividade "bruta".

Em alguns casos apresentar-se-á a produtividade calculada no tempo que o porto considera de operação, ou seja, descontando as paralizações antes do momento efetivo do início de movimentação da carga e descontando também o tempo decorrido entre o encerramento das operações e o início do processo de desatracação. Será a produtividade "líquida".

Serão inicialmente apresentados os Portos organizados da CODEBA. Os dados que se tornaram disponíveis de alguns terminais privados serão depois apresentados.

3.2.5.1 Os Portos do Sistema Codeba

<u>O Porto de Salvador</u>

Foram avaliados os indicadores a seguir:

Taxa de Ocupação do Cais

A taxa de Ocupação foi considerada para os anos de 2011 e 2012.

Quadro 45
Porto de Salvador
Taxa de Ocupação do Cais(em % do tempo ofertado) 2011 e 2012

Trecho de Cais	Taxa de Ocupação (%)	
	2011	2012
Cais Comercial I	18	16
Cais Comercial II	24	21
Tecon-Cais de Ligação	28	9
Tecon- Cais de Água de Meninos	74	67

Fonte: Codeba

Vê-se que o Porto de Salvador é amplamente ocioso, exceto o berço de conteineres de Água de Meninos. O Cais de ligação não é muito usado pelos problemas de comprimento, calado, retaguarda e limitação no tipo de equipamento. Este último cais é usado, no entanto para um pouco de carga geral e para navios de conteineres pequenos.

Características dos barcos – Comprimento(m)

- Navios descarregando asfalto

Todos os 12 navios observados em 2012 apresentaram comprimento entre 109 e 115m (média de 109m).

- Navios carregando celulose

Todos os 11 navios observados em 2012 apresentaram comprimento de 199 e 200m (media 199m).

- Navios Porta-conteineres

Quadro 46
Porto de Salvador
Distribuição de Frequencia do Comprimento dos do navios porta-conteineres-2012 em metros

Comprimento:	Frequencia(%)
101 a 150	4
151 a 200	30
201 a 250	22
250 a 300	43
mais 300	1

Número de navios observados: 408

Comprimento médio: 227m

Vê-se que 44% dos navios superam os 250m de comprimento sendo que 66% superam os 200m, o que explica em parte, o baixo uso do Cais de Ligação que só oferece 240m.

- Navios operando equipamentos

Quadro 47
Porto de Salvador
Distribuição de Frequencia do Comprimento dos do navios operando equipamentos-2012 -metros

Intervalo(m)	Frequencia(%)
100 a 150	64
151 a 200	28
201 a 250	0
mai 250	8

Número de navios observados: 25

Comprimento médio: 153m

- Navios de Passageiros

Quadro 48
Porto de Salvador
Distribuição de Frequencia do Comprimento dos do navios de passageiros-2012-metros

Intervalo(m)	Frequencia (%)
ate 100	0
101 a 150	0
151 a 200	10
201 a 250	30
251 a 300	56
mais 300	4

Número de atracações observadas: 114

Comprimento médio: 254m

Vê-se que a maior parte dos navios de passageiros superam os 250m de comprimento sendo que alguns superam os 300m de comprimento.

- Navios Trigueiro

Quadro 49
Porto de Salvador
Distribuição de Frequencia do Comprimento dos do navios trigueiros-2012 - metros

Intervalo(m)	Frequencia (%)
ate 100	
101 a 150	32
151 a 200	68

Número de atracações observadas: 22

Comprimento médio: 162m

Vê-se que estes barcos são de pequeno porte, adequados aos silos de Salvador.

- Navios operando veículos

Foram observadas 6 atracações com comprimento médio de 192m

Concluindo, a exceção dos navios porta-conteineres e dos navios de passageiros, os navios que frequentam o Porto de Salvador apresentam um comprimento limitado.

Características dos barcos –Porte (TDW)

- Navios descarregando asfalto

Todos os 12 navios observados em 2012 apresentaram porte entre 6000 e 7000TDW.

- Navios carregando celulose

Dos 10 navios observados, 9 estiveram entre 45 e 50000TDW e um entre 55 e 60000TDW. A média foi de 47800TDW.

- Navios Porta-conteineres

Quadro 50
Porto de Salvador
Distribuição de Frequencia do Porte dos navios Porta-conteineres – 2012 - em TDW

TDW	Frequencia(%)
ate 10000	0
10001-20000	5
20001-30000	24
30001-40000	14
40001-50000	15
50001-60000	32
60001-70000	5
70001-80000	2
80001-90000	3

Número de atracações observadas: 408

Média do porte: 43000TDW

- Navios operando equipamentos

Quadro 51
Porto de Salvador
Distribuição de Frequencia do Porte dos navios operando equipamentos – 2012 - em TDW

Intervalo (1000TDW)	Frequencia(%)
0 a 10	24
11 a 20	56
21 a 30	8
31 a 40	4
41 a 50	0
51 a 60	8

Número de atracações observadas: 25

Média do porte: 18000TDW

- Navios Trigueiros

Quadro 52
Porto de Salvador
Distribuição de Frequencia do porte dos do navios trigueiros – 2012 - em TDW

Intervalo(m)	Frequencia(%)
ate 5000	0
5001-10000	18
10001-15000	13.5
15001-20000	5
20001-25000	5
25001-30000	27
30001-35000	9
35001-40000	9
40001-45000	13.5

Número de atracações observadas: 22

Média do porte: 25400TDW

Espera dos barcos para atracar(em h)

Não se verificou demora para atracar nenhum navio fora navios porta-conteineres no berço de Água de meninos, conforme Quadro a seguir.

Quadro 53
Porto de Salvador
Distribuição de Frequencia do Tempo de espera para atracar dos navios porta conteineres (em hora)-2012

horas	**Frequencia(%)**	
0 a 1	45	1
1.1 a 3	5	
3.1 a 6	6	
6.1 a 12	12	
12.1 a 18	12	
18.1 a 24	7	
24.1 a 36	9	
36.1 a 48	1	
48.1 a 72	3	
72.1 a 96	0	

Número de atracações observadas: 414

Média do porte: 9,6h

Como se vê, metade dos navios tiveram que esperar para atracar. Sabe-se que nem sempre a demora para atracar é de responsabilidade do Porto, mas esta situação aponta para o nível de saturação do cais do Tecon Salvador na região de Água de Meninos.

- Navios operando veículos

Foram observadas 6 atracações com porte médio de 17800TDW

Tamanho da Consignação (em t)

- Navios descarregando asfalto

Todos os 12 navios observados em 2012 apresentaram uma consignação entre 5000 e 6000t com média de 5419t.

- Navios carregando celulose

Quadro 54
Porto de Salvador
Distribuição de Frequencia daConsignação de Celulose (em 2012) em toneladas

Consignação(t)	Frequencia %
ate 10000	
10001-15000	73
15001-2000	27

Total de 11 barcos observados.

Média de consignação: 13600t

- Navios Porta-conteineres

Quadro 55
Porto de Salvador
Distribuição de Frequencia daConsignação de Carga Conteinerizada (em 2012) em toneladas

toneladas	Frequencia(%)
ate 5000	40
5001-10000	43
10001-15000	14
15001-20000	2.5
2001-25000	0.5

Número de navios observados: 414

Média da Consignação: 6634 t ou seja aproximadamente 365 unidades de conteineres.

As consignações são ainda relativamente baixas em 83% das atracações, o que, sem dúvida, tende a reduzir a eficiência da operação.

- Navios operando equipamentos

Quadro 56
Porto de Salvador
Distribuição de Frequencia daConsignação de Navios operando Equipamentos (em 2012) em toneladas

Intervalo(t)	Frequencia(%)
ate 500	48
501 a 1000	32
1001 a 1500	12
1501 a 2000	8

Número de atracações observadas: 25

Vê-se que as consignações são muito baixas: a metade se encontra abaixo de 500t e 80% abaixo de 1000t.

- Navios Trigueiros

Quadro 57
Porto de Salvador
Distribuição de Frequencia daConsignação de Navios Trigueiros (em 2012) em toneladas

Intervalo(t)	**Frequencia(%)**
5000-10000	41
10001-15000	41
15001-20000	9
20001-25000	
25001-30000	9

Total de atracações observadas: 22

Média de consignação: 12250t

Conforme já se concluiu, as pequenas consignações são adequadas ao porte dos silos locais

- Navios operando veículos

Foram observadas 6 atracações com consignação média de 1463t

Produtividade (em t/h)

- Produtividade da descarga de asfalto em toneladas por hora

Quadro 58
Porto de
Salvador
Produtividade bruta da descarga de asfalto em toneladas por hora
Distribuição de Frequencia

Ton/atrac	%
10 a 15	17
16-20	33
21-25	25
26-30	17
mais 30	8

Média da produtividade bruta (12 barcos observados): 23.4t/h

Média da produtividade líquida (12 barcos observados): 28.5t/h

A baixa produtividade é devida ao movimento reduzido desta carga que não se encontra bem estruturada operacionalmente, no Porto.

- Produtividade do carregamento da celulose

Quadro 59
Porto de Salvador
Distribuição de Frequencia da Produtividade bruta
do carregamento de celulose, em toneladas por hora

T/h	Frequencia(%)
151 a 200	9
201 a 250	0
251 a 300	27
301 a 350	27
351 a 400	37

Média da produtividade bruta (11 barcos observados): 313t/h

Média da produtividade líquida (11 barcos observados): 364t/h

Considerando o movimento limitado desta carga no Porto, pode-se dizer que a produtividade operacional está razoável.

- Produtividade da operação de conteineres

Quadro 60
Porto de Salvador
Distribuição de Frequencia da Produtividade Bruta da Carga Conteinerizada (em 2012) em toneladas

Toneladas	Frequencia(%)
0-100	0.5
101-200	2
201-300	7
301-400	23
401-500	21
501-600	18
601-700	18
701-800	7
801-900	3
901-1000	0.5

Número de barcos observados:414

Produtividade Bruta Média: 493 t/ h

Quadro 61
Porto de Salvador
Distribuição de Frequencia da Produtividade Líquida da Carga Conteinerizada (em 2012) em toneladas

Toneladas	Frequencia(%)
0-100	0.5
101-200	0.5
201-300	3
301-400	11
401-500	20
501-600	15
601-700	21
701-800	15
801-900	9
901-1000	3
1001-1100	2

Número de barcos observados:414

Produtividade Líquida Média: 597 t / h

Quadro 62
Porto de Salvador
Distribuição de Frequencia da Produtividade Bruta da Carga Conteinerizada (em 2012) em unidades

Unidades	Frequencia(%)
ate 10	0
11 a 20	2
21 a 30	19
31 a 40	48
41 a 50	26
51 a 60	4
61 a 70	1

Número de barcos observados:414

Produtividade Bruta Média: 27,1 unidades / h

Quadro 63
Porto de Salvador
Distribuição de Frequencia da Produtividade Líquida da Carga Conteinerizada (em 2012) em unidades

Unidades	Frequencia(%)
ate 10	0.5
11 a 20	9
21 a 30	34
31 a 40	42
41 a 50	13
51 a 60	1
61 a 70	0.5

Número de barcos observados:414

Produtividade Líquida Média: 32,6 unidades / h

A produtividade verificada está dentro dos padrões aceitáveis para bons, considerando o tamanho das consignações e o número de barcos pequenos que levam a reduzir a média. Nota-se que um certo número de barcos superam 50 movimentos por hora mostrando que, dependendo das circunstancias o Terminal está em condição de oferecer um serviço mais eficiente.

- Navios operando equipamento

Quadro 64
Porto de Salvador
Distribuição de Frequencia da Produtividade Bruta da Operação de Equipamentos (em 2012) em toneladas por hora

Intervalo t/h	Frequencia(%)
0 a 10	32
11 a 20	28
21 a 30	28
31 a 40	4
41 a 50	4
51 a 60	4

Número de barcos observados:25

Produtividade Bruta Média: 18t / h

Produtividade Líquida Média: 29t / h

Trata-se sem dúvida de uma operação complexa, mas mesmo assim esta produtividade é baixa.

- Produtividade da operação de descarga de trigo

Quadro 65
Porto de Salvador
Distribuição de Frequencia da Produtividade Bruta da Descarga de Trigo (em 2012) em toneladas por hora

Intervalo (t/h)	Frequencia(%)
ate 50	5
51 a 100	50
101 a 150	45

Número de barcos observados:22

Produtividade Bruta Média: 95t / h

Produtividade Líquida Média: 110t / h

O uso da entrega direta para caminhão é um fator de lentidão importante nesta operação que é razoavelmente ineficiente.

- Navios operando veículos

Foram observadas 6 atracações com produtividade bruta média de 68t/h e produtividade líquida média de 90t/h.

O Porto de Aratu

Foram avaliados os indicadores a seguir:

Taxa de Ocupação do Cais

A taxa de Ocupação foi considerada para os anos de 2011 e 2012.

Quadro 66
Porto de Aratu
Taxa de Ocupação do Cais(em % do tempo ofertado) 2011 e 2012

Trecho de Cais	Taxa de Ocupação (%)	
	2011	2012
TGS Sul	83	36
TGS Norte	81	53
TGS Pier II	91	71
TGL Sul	77	81
TGL Norte	81	89
TPG	76	81

Durante 2012, o TGS-Pier I sofreu obras de manutenção que reduziram sua utilização. Por isso foi avaliada a taxa de ocupação em 2011 que mostra um porto altamente saturado nos padrões operacionais vigentes.

Características dos barcos – Comprimento (m)

- Navios com graneis líquidos exceto nafta

Quadro 67
Porto de Aratu
Distribuição de Frequencia do Comprimento dos navios operando com graneis líquidos exceto nafta-2012 em metros

Intervalo(m)	Frequencia(%)
100	2
101 a 150	68
151 a 200	29
201 a 250	1

Número de atracações observadas: 429

Comprimento médio dos navios:144m

Vê-se que os navios usados para graneis líquidos em Aratu são de comprimento em geral abaixo de 200m com média abaixo de 144m.

- Navios operando nafta

Quadro 68
Porto de Aratu
Distribuição de Frequencia do Comprimento dos do navios operando com Nafta -2012 em metros

Intervalo(m)	Frequencia(%)
101 a 150	3
151 a 200	91
201 a 250	6

Número de atracações observadas: 35

Comprimento médio dos navios:184m

Os navios operando nafta são, em geral, maiores do que os outros navios operando graneis líquidos.

- Navios operando Fertlizantes

Quadro 69
Porto de Aratu
Distribuição de Frequencia do Comprimento dos do navios operando com Fertilizantes em metros

Intervalo(m)	Frequencia(%)
ate 150	1.5
151 a 160	6
161 a 170	7.5
171 a 180	28
181 a 190	45
191 a 200	12

Número de atracações observadas: 67

Comprimento médio dos navios:182m

- Navios com outras cargas –Dados de 2012

SODA SÓLIDA
Número de atracações observadas: 5
Comprimento médio dos navios: 193m

ESCORIA
Número de atracações observadas: 3
Comprimento médio dos navios: 169m

MAGNESITA
Número de atracações observadas: 6

Comprimento médio dos navios: 150m

MINERIO DE FERRO
Número de atracações observadas: 2
Comprimento médio dos navios: 227m
Esta movimentação é ocasional em Aratu

CONCENTRADO DE COBRE
Número de atracações observadas: 12
Comprimento médio dos navios: 177m

COBRE
Número de atracações observadas: 3
Comprimento médio dos navios: 181m

ENXOFRE
Número de atracações observadas: 3
Comprimento médio dos navios: 160m

Vê-se que exceto para um eventual carregamento de minério de ferro, os navios que frequentam o Porto são graneleiros de tamanho reduzido.

Características dos barcos –Porte (TDW)

- Navios com graneis líquidos exceto nafta

Quadro 70
Porto de Aratu
Distribuição de Frequencia do porte dos navios operando com graneis líquidos-2012 em 1000TDW

Intervalo(1000TDW)	Frequencia(%)
ate 10	28
10 a 20	44
21 a 30	8
31 a 40	12.5
41 a 50	6
51 a 60	0.5
61 a 70	0.5
Mais de 70	0.5

Número de atracações observadas: 429

Porte médio da embarcação: 19.500 TDW

Verifica-se que poucos barcos ultrapassam 40000TDW. Alguns, todavia ultrapassam os 60000TDW.

- Navios operando nafta

Quadro 71
Porto de Aratu
Distribuição de Frequencia do porte dos navios operando com Nafta-2012 em TDW

IntervaloTDW)	Frequencia(%)
ate 10000	3
10001-20000	
20001-30000	
30001-40000	5.5
40001-50000	63
50001-60000	23
60001-70000	
70001-80000	5.5

Número de atracações observadas: 35

Porte médio da embarcação: 47800 TDW

A maior parte destes barcos encontra-se na faixa de 50000TDW, mas verifica-se alguns acima de 70000TDW.

- Navios operando Fertilizantes

Quadro 72
Porto de Aratu
Distribuição de Frequencia do porte dos navios operando com Fertilizantes-2012 em TDW

Intervalo(TDW)	Frequencia(%)
ate 10000	4.5
10001-20000	2
20001-30000	21
30001-40000	35
40001-50000	13.5
50001-60000	21
60001-70000	3

Número de atracações observadas: 66

Porte médio da embarcação: 36300 TDW

Esta frota mobiliza um amplo leque de porte. Podendo atingir mais de 60000TDW.

- Navios com outras cargas

SODA SÓLIDA
Número de atracações observadas: 5
Porte médio dos navios: 43700TDW

ESCORIA
Número de atracações observadas: 3
Porte médio da embarcação: 29600 TDW

MAGNESITA
Número de atracações observadas: 6
Porte médio da embarcação: 20000 TDW

MINERIO DE FERRO
Número de atracações observadas: 2
Porte médio da embarcação: 76200 TDW

CONCENTRADO DE COBRE
Número de atracações observadas: 12
Porte médio da embarcação: 33000 TDW

COBRE
Número de atracações observadas: 3
Porte médio da embarcação: 36000 TDW
ENXOFRE
Número de atracações observadas: 3
Porte médio da embarcação: 31200 TDW

De forma geral os graneleiros que frequentam Aratu não passam de 70000TDW provavelmente devido ao fato que as consignações operadas são relativamente limitadas.

Espera dos barcos para atracar (em h)

- Navios com graneis líquidos exceto nafta

Quadro 73
Porto de Aratu
Distribuição de Frequencia do Tempo de espera para atracar dos navios com graneis líquidos exceto nafta (em hora)-2012

horas	Frequencia(%)
ate 6	11
6 a 12	5
12 a 18	6
18 a 24	4
24 a 36	8
36 a 48	10
48 a 72	15
72 a 96	10
96 a 120	6
120 a 144	6
144 a 288	14
Mais de 288	5

Número de atracações observadas: 416

Tempo médio de espera para atracar: 87h

Os altos tempos de espera para atracar mostram o alto nível de congestionamento do TGL.

- Navios com nafta

Quadro 74
Porto de Aratu
Distribuição de Frequencia do Tempo de espera para atracar dos navios com Nafta (em hora)-2012

horas	Frequencia(%)
ate 6	11
6 a 12	17
12 a 18	9
18 a 24	3
24 a 36	11
36 a 48	3
48 a 72	11
72 a 96	17
96 a 120	9
120 a 144	3
mais de 144	6

Número de atracações observadas: 35

Tempo médio de espera para atracar: 57h

Os altos tempos de espera para atracar mostram o alto nível de congestionamento do TPG.

- Navios operando Fertilizantes

Quadro 75
Porto de Aratu
Distribuição de Frequencia do Tempo de espera para atracar dos navios com Fertilizantes (em hora)-2012

horas	Frequencia(%)
ate 6	33
6 a 12	3
12 a 18	1.5
18 a 24	3
24 a 36	9
36 a 48	3
48 a 72	1.5
72 a 96	13.5
96 a 120	4
120 a 144	3
144 a 288	16.5
mais 288	9

Número de atracações observadas: 67

Tempo médio de espera para atracar: 95h

Os altos tempos de espera para atracar mostram o alto nível de congestionamento do TGS (que também está em obras)

- Navios com outras cargas- Dados de 2012

SODA SÓLIDA
Número de atracações observadas: 5
Tempo médio de espera para atracar: 60h (variação entre 5 e 200h)

ESCORIA
Número de atracações observadas: 3
Tempo médio de espera para atracar: 64 h

MAGNESITA
Número de atracações observadas: 6
Tempo médio de espera para atracar: 114h

MINERIO DE FERRO
Número de atracações observadas: 2
Tempo médio de espera para atracar: 137 h

CONCENTRADO DE COBRE
Número de atracações observadas: 12
Tempo médio de espera para atracar: 107 h

COBRE
Número de atracações observadas: 3
Tempo médio de espera para atracar: 4,5h

ENXOFRE
Número de atracações observadas: 3
Tempo médio de espera para atracar: 226h

Quase todos os navios apresentam longos tempos de espera para atracar.

Tamanho da Consignação (em t)

- Navios com graneis líquidos (exceto nafta)

Quadro 76
Porto de Aratu
Distribuição de Frequencia do Tamanho da Consignação dos navios operando com graneis líquidos (exceto nafta)-2012
em toneladas

Intervalo(m)	Frequencia(%)
0-5000	52
5001-10000	30
10001-20000	16
20001-30000	1
mais 30000	1

Número de atracações observadas: 431

Consignação média: 6941t

Em geral as consignações de graneis líquidos são pequenas, em torno de 7000t e quase sempre abaixo de 20000t.

- Navios operando nafta

Quadro 77
Porto de Aratu
Distribuição de Frequencia do Tamanho da Consignação dos navios operando com Nafta -2012
em toneladas

Intervalo(m)	Frequencia(%)
ate 10000	6
10001-20000	9
20001-30000	11
30001-40000	69
40001-50000	2.5
50001-60000	2.5

Número de atracações observadas: 35

Consignação média: 31000t

As consignações de nafta são mais importantes que dos outros graneis líquidos podendo atingir perto de 60000t, mas com média de cerca de 30000t.

- Navios operando Fertilizantes

Quadro 78
Porto de Aratu
Distribuição de Frequencia do Tamanho da Consignação dos navios operando com Fertlizantes
em toneladas

Intervalo(m)	Frequencia(%)
ate 5000	16
5001-10000	26
10001-15000	31
15001-20000	13
25001-30000	7
mais de 30000	7

Número de atracações observadas: 70

Consignação média: 11750t
Mais de 70% das consignações se encontram abaixo de 15000t o que mostra que a descarga destes barcos é parcial.

- Navios com outras cargas

SODA SÓLIDA
Número de atracações observadas: 5
Consignação média: 7800t

ESCORIA
Número de atracações observadas: 3
Consignação média: 11600t

MAGNESITA
Número de atracações observadas: 6
Consignação média: 50000t

MINERIO DE FERRO
Número de atracações observadas: 2
Consignação média: 62000t

CONCENTRADO DE COBRE
Número de atracações observadas: 12
Consignação média: 26500t

COBRE
Número de atracações observadas: 3
Consignação média: 19000 t

ENXOFRE
Número de atracações observadas: 3
Consignação média: 6000 t

Exceto para a magnesita e o minério de ferro, as consignações médias são relativamente restritas em termos de granel.

Protudividade (em t/h)

- Navios com graneis líquidos (exceto nafta)

Quadro 79
Porto de Aratu
Distribuição de Frequencia da Produtividade Bruta da Operação de Graneis Líquidos excluindo nafta (em 2012)
em toneladas por hora

Intervalo (t/h)	Frequencia(%)
ate 50	12.5
51 a 100	33
101 a 150	26
151 a 200	19
201 a 250	6
251 a 300	2
mais 300	1.5

Número de atracações observadas: 419

Produtividade bruta média: 126 t/h

As capacidades de bombeamento a bordo como em solo são limitadas. Daí a baixa produtividade apresentada.

- Navios operando nafta

Quadro 80
Porto de Aratu
Distribuição de Frequencia da Produtividade Bruta da Operação de Nafta(em 2012)
em toneladas por hora

Intervalo (t/h)	Frequencia(%)
ate 600	6
601 a 700	8
701 a 800	6
801 a 900	17
901 a 1000	29
1001 a 1100	20
mais de1100	14

Número de atracações observadas: 35

Produtividade bruta média: 940 t/h

Estes navios apresentam uma capacidade de bombeamento adequada.

- Navios operando Fertilizantes

Quadro 81
Porto de Aratu
Distribuição de Frequencia da Produtividade Bruta da Operação de Fertilizantes(em 2012)
em toneladas por hora

Intervalo (t/h)	Frequencia(%)
ate 50	7
51 a 100	46
101 a 150	20
151 a 200	21
201 a 250	6

Número de atracações observadas: 70

Produtividade bruta média: 113 t/h

As produtividades verificadas são muito baixas devido às limitações do equipamento de descarga, as deficiências de armazenagem e aos próprios navios usados para este trafego.

- Navios com outras cargas-Dados de 2012

SODA SÓLIDA
Número de atracações observadas: 5
Produtividade bruta média: 83t/h

ESCORIA
Número de atracações observadas: 3
Produtividade bruta média: 161 t/h

MAGNESITA
Número de atracações observadas: 6
Produtividade bruta média: 100t/h

MINERIO DE FERRO
Número de atracações observadas: 2
Produtividade bruta média: 282t/h

CONCENTRADO DE COBRE
Número de atracações observadas: 12
Produtividade bruta média: 155 t/h

COBRE
Número de atracações observadas: 3
Produtividade bruta média: 144 t/h

ENXOFRE
Número de atracações observadas: 3
Produtividade bruta média: 97 t/h

De forma geral, exceto para a nafta, o Porto de Aratu deve se concentrar em aumentar a baixa produtividade verificada, que, diga-se de passagem, não é sempre devida à deficiência de suas instalações.

O Porto de Ilhéus

Foram avaliados os indicadores a seguir:

Taxa de Ocupação do Cais

A taxa de Ocupação foi considerada para os anos de 2011 e 2012.

Quadro 82
Porto de Ilheus
Taxa de Ocupação do Cais(em % do tempo ofertado) 2011 e 2012

Trecho de Cais	Taxa de Ocupação (%)	
	2011	2012
Berço 101	25	21
Berço 102	10	28
Berço 104	16	14

Como se vê, o Porto de Ilhéus é altamente ocioso por falta de demanda.

Características dos barcos-Comprimento(m)

- Amêndoa de Cacau

Número de atracações observadas: 9
Comprimento médio dos navios: 145m

- Milho

Número de atracações observadas: 4
Comprimento médio dos navios: 168m

- Magnesita

Número de atracações observadas: 9
Comprimento médio dos navios: 127m

- Níquel

Número de atracações observadas: 4
Comprimento médio dos navios: 144m

- Passageiros

Número de atracações observadas: 38

Comprimento médio dos navios: 270m
Verificam-se navios com mais de 300m

Características dos barcos –Porte (TDW)

- Amêndoa de Cacau

Número de atracações observadas: 9
Porte médio dos navios: 16200TDW

- Milho

Número de atracações observadas: 4
Porte médio dos navios: 30000TDW

- Magnesita

Número de atracações observadas: 9
Porte médio dos navios: 11000 TDW

- Níquel

Número de atracações observadas: 4
Porte médio dos navios: 12800 TDW

Como se vê, exceto os navios de passageiros, os navios que frequentam Ilhéus são de pequeno porte, sem dúvida por causa da consignação pequena, mas também por causa do calado limitado do Porto.

Espera dos barcos para atracar (em h)

Não há em Ilhéus problema de congestionamento e, logo, não há problema de espera para atracar.

Tamanho da Consignação (em t)

- Amêndoa de Cacau

Número de atracações observadas: 9
Consignação média: 6000t

- Milho

Número de atracações observadas: 4
Consignação média: 30000t

- Magnesita

Número de atracações observadas: 9
Consignação média: 5100t

- Níquel

Número de atracações observadas: 4
Consignação média: 14000t

Produtividade (em t/h)

- Amêndoa de Cacau

Número de atracações observadas: 9
Produtividade bruta média: 31t/h
Produtividade líquida média: 37t/h

- Milho

Número de atracações observadas: 4
Produtividade bruta média: 203t/h
Produtividade líquida média: 264t/h

- Magnesita

Número de atracações observadas: 9
Produtividade bruta média: 103 t/h
Produtividade líquida média: 139t/h

- Níquel

Número de atracações observadas: 4
Produtividade bruta média: 230t/h
Produtividade líquida média: 430t/h

- Navios de passageiros

Número de atracações observadas: 38
Comprimento médio dos navios: 269m (sendo 3 apresentando mais de 300m)

Como se vê, as produtividades são baixas em função das limitações das instalações do Porto.

3.2.5.2 Os Terminais Privativos

A seguir são apresentados os resultados obtidos para os terminais privados com os dados obtidos até o presente momento.

Temadre

Foi analisada a operação de alguns produtos:

Nafta

Consignação média: 30000t
Produtividade média: 640t/h

Óleo Diesel

Consignação média: 12400t
Produtividade média: 330t/h

Óleo Cru RGN ou Albacora

Consignação média: 54000t a 68000t

Produtividade média: 1500 a 1600t/h

Gasolina

Consignação média: 13250t
Produtividade média: 430t/h

Óleo combustível

Consignação média: 36000t
Produtividade média: 930t/h

Terminal Usiba Gerdau

Porte dos barcos entre 30000 e 50000TDW

Cargas operadas: Coque e minério de manganês

Consignação média: 22300t

Produtividade média: 142t/h

O Terminal apresenta instalações envelhecidas cuja renovação não é justificada em função da pequena movimentação verificada.

Terminal da Ford

Carga operada: Veículos

Consignação média: 1030 veículos (variando entre 150 e 3000 veículos na amostra estudada)

Produtividade média: 86 veículos/h

Terminal da Dow

Porte dos Navios: entre 17 e 19000TDW com várias atracações de navios com cerca de 39000TDW.

Carga operada: Produtos Químicos

Consignação média: 8400t

Produtividade média: 400 t/h

3.2.5.3 Conclusões

Do que precede pode-se concluir o seguinte:

- O Porto de Salvador é altamente ocioso exceto o berço de Conteineres de Água de Meninos, que apresenta uma boa produtividade média. Em consequência disto verifica-se uma espera de barcos porta-conteineres em atracar em cerca de 50% das chegadas.

- A movimentação de trigo do Porto de Salvador deveria ser melhorada em conjunto com os moinhos locais.

- O trafego de navios de passageiros deverá usar larga parte do cais ocioso junto com a nova estação, podendo invadir o Porto em época de Carnaval.

- O Porto de Aratu está congestionado e envelhecido. Deveria ter um projeto global de recuperação e ampliação visando o aumento de produtividade operacional e o descongestionamento das suas facilidades de atracação.

- O Porto de Ilhéus está sendo usado de forma oportunista por cargas que tem dificuldade em serem escoadas por outros portos (exceto cacau e níquel). É um porto muito ocioso de ótima qualidade operacional potencial se encontrar as cargas adequadas.

- Os terminais privativos atendem essencialmente a suas necessidades. A USIBA opera um pouco de manganês para terceiros. O único terminal que opera cargas de terceiros como "porto público" é o TPC que opera malte e soja como operador.

3.2.6 A Situação Institucional

3.2.6.1 Geral

A presente análise ocorre num quadro de mudanças institucionais provocadas pela nova lei dos portos – lei 12815 de 5/6/2013, regulamentada pelo Decreto 8033 de 27/6/2013.

Estes documentos procuram essencialmente flexibilizar a implantação e a expansão de portos e terminais, incentivando a participação da iniciativa privada.

Nesse contexto o Sistema Portuário da Bahia pode ser dividido em quatro partes:

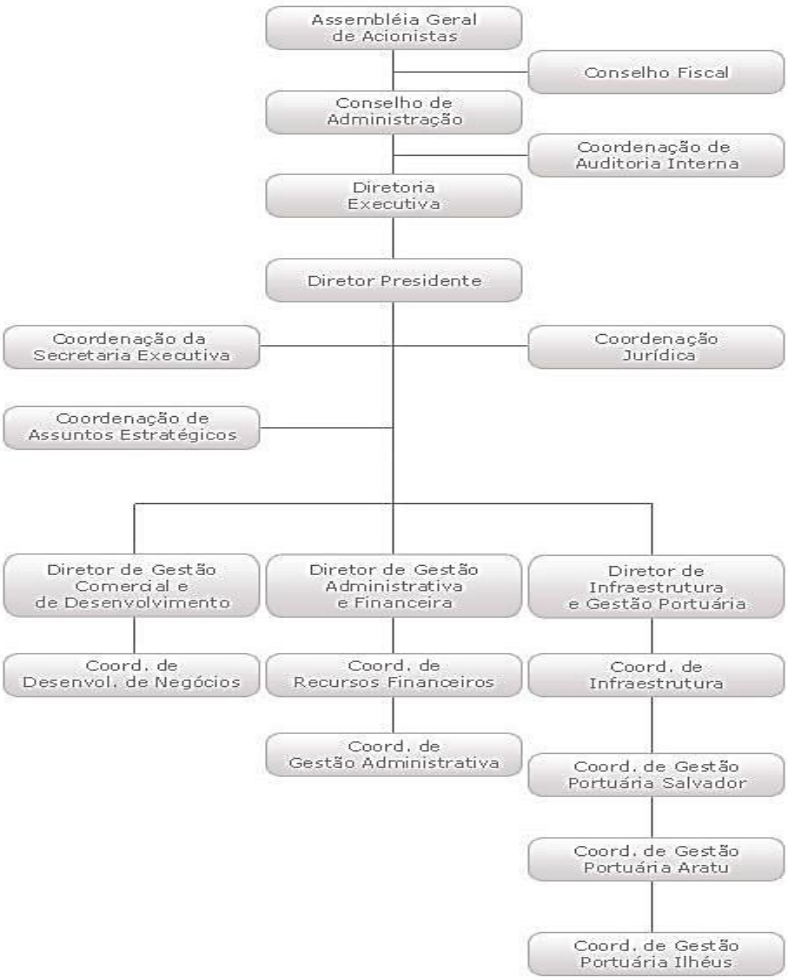
- O sistema CODEBA.
- O sistema Estadual, iniciando com a implantação do Porto Sul.
- O sistema de Terminais de Uso Privativo que são usados para finalidades próprias como o Terminal da Dow ou da Ford, assim como o Complexo Portuário da Petrobras.
- O Sistema de Terminais de Uso Privativo, mas que providenciam serviços portuários a outros como o TPC e o Terminal da Gerdau-Usiba.

3.2.6.2 A CODEBA

A Companhia Docas da Bahia é uma Autoridade Portuária tradicional, ligada hoje à SEP (Secretaria de Portos) e responde diretamente a esta entidade responsável do Governo Federal sem interferência formal do Governo Estadual ou Municipal.

A CODEBA submetida à fiscalização da ANTAQ. Seu organograma básico é apresentado na Ilustração a seguir.

Ilustração 68 - ORGANOGRAMA DA CODEBA



O relacionamento da CODEBA com o Governo Estadual e a Municipalidade é bom, mas há separação clara de áreas de atuação geográfica. Por exemplo, a nova estação de passageiros, apesar de ter sido desenvolvida com uma certa coordenação com as autoridades locais, será totalmente gerida pela CODEBA, com separação do resto da cidade, na medida do aconselhável. Outro exemplo de colaboração é o empréstimo de um terreno do Porto para uso por parte da Feira de Santana enquanto correrem as obras de urbanização na região do ferry-boat.

3.2.6.3 O Sistema Portuário Estadual

Trata-se de um sistema embrionário apesar de muito ambicioso.

Aproveitando o interesse da Bamin – Bahia Mineração em estabelecer seu Porto privativo na região sul do Estado, o Governo da Bahia resolveu aproveitar a oportunidade para ali estabelecer um polo industrial e portuário a exemplo de Pecem e de Suape e, obviamente, Camaçari, que foi o primeiro empreendimento do gênero.

Hoje, o Porto Sul está muito próximo de se tornar realidade. No momento, um Edital de Concorrência está sendo preparado para definir os parceiros do Estado no empreendimento.

Do ponto de vista institucional, o novo porto deverá adotar um modelo diferente do Pecem e de Suape onde o Estado é praticamente a Autoridade Portuária. No Ceará, o Estado atua através de sua empresa Cearáportos e, em Pernambuco, o porto é gerido pela mesma empresa que desenvolve o Distrito Industrial.

Na Bahia, a Lei Estadual l12. 623 de 28 de Dezembro de 2012, junto com o Decreto14.458 de 3 de Maio 2013 que a regulamentou:

"*Autoriza o Estado da Bahia a participar minoritariamente de empresa privada* (Sociedade de Proposito Específico) *voltada à construção, operação e exploração de áreas para terminais de carga e instalações portuárias na região de Aritaguá, no Município de Ilhéus, e autoriza o Poder Executivo a conceder, em nome do Estado da Bahia, direito real de uso do imóvel que indica em favor dessa sociedade para o desenvolvimento do seu objeto social, como forma de integralização da participação acionária do Estado da Bahia, nos termos em que dispõe".*

Logo, é clara a intenção atual do Estado de não se envolver na gestão direta de portos. No entanto, manteria o direito a veto pelo uso de ação "de classe especial" (*golden share)* nas matérias que forem indicadas nos termos do edital de seleção.

Deve-se notar que o Estado pretende desenvolver estudos para a implantação de 5 marinas na costa baiana o que ampliaria sua atuação no campo portuário.

3.2.6.4 Os Terminais Privados

Se incluirmos a Petrobras, os terminais privativos respondem por cerca de 70% da movimentação de cargas do Estado. Com perto de 20 milhões de toneladas operadas no Temadre, esta movimentação gira em torno de 60% do total e isto, sem contar o que a Petrobras opera em Aratu.

No entanto, não há coordenação, nem processo de planejamento ligado à implantação de terminais privados. Esta situação prejudicou a otimização do uso do Canal de Cotegipe conforme se viu no estudo de Plano Diretor do Canal de Cotegipe desenvolvido pela empresa Marítima para a Secretaria da Indústria, Comercio e Mineração-SICM. Este canal, com ótimas profundidades apresenta muitos problemas para uso de navios graneleiros modernos devido ao seu estreitamento provocado pela implantação de terminais sem um planejamento geral anterior.

Esta situação se complica ainda mais pela implantação de unidades de construção naval em locais apropriados à operação portuária.

3.2.6.5 Conclusões

A falta de uma estratégia clara física e institucional relacionada com o desenvolvimento de portos no Estado e também a nível federal gera uma dispersão dos esforços e um desperdício do espaço potencial costeiro do Estado. Na Bahia, três iniciativas correm em paralelo com encontros esporádicos pouco coordenados e sem o arcabouço de planejamento necessário para a obtenção de uma visão de conjunto:

- A CODEBA desenvolve suas atividades sem uma coordenação institucionalizada com o Estado. Recentemente verificou-se uma ação conjunta com a Municipalidade em relação à Estação de passageiros.
- O Porto Sul está sendo gerido essencialmente na Casa Civil do Estado, mas com a participação da Secretaria de Infraestrutura (SEINFRA) e da Secretaria Extraordinária da Indústria Naval e Portuária.
- A Secretaria de Indústria, Comercio e Mineração sente a necessidade de desenvolver um plano diretor para o Canal de Cotegipe.

Em função disto, é necessário que um processo institucionalizado de coordenação seja implantado a fim de reduzir os desperdícios de esforços e preservar o espaço patrimônio costeiro do Estado.

3.2.7 A Situação Ambiental

Pretende-se aqui indicar alguns pontos importantes do ponto de vista portuário sem se aprofundar na complexa temática que o assunto abrange.

3.2.7.1 A Baía de Todos os Santos

Com extensa costa marítima, a Bahia apresenta uma grande variedade morfológica. No entanto, até pouco tempo atrás, a atividade portuária estava concentrada na Bahia de Todos os Santos onde estão localizados os portos de Salvador e Aratu, o Temadre, a Base Naval de Aratu, o TPC, o Terminal da Dow, o Terminal da Ford e o Terminal da Gerdau-Usiba, além de vários estaleiros em operação ou implantação.

Adicionalmente, existem planos de ocupação da Bahia de Aratu para finalidade de construção naval.

Recentemente, colheu-se a informação que deve ser desenvolvido em breve um Plano Diretor de Uso do Solo para esta baía que esta altamente solicitada.

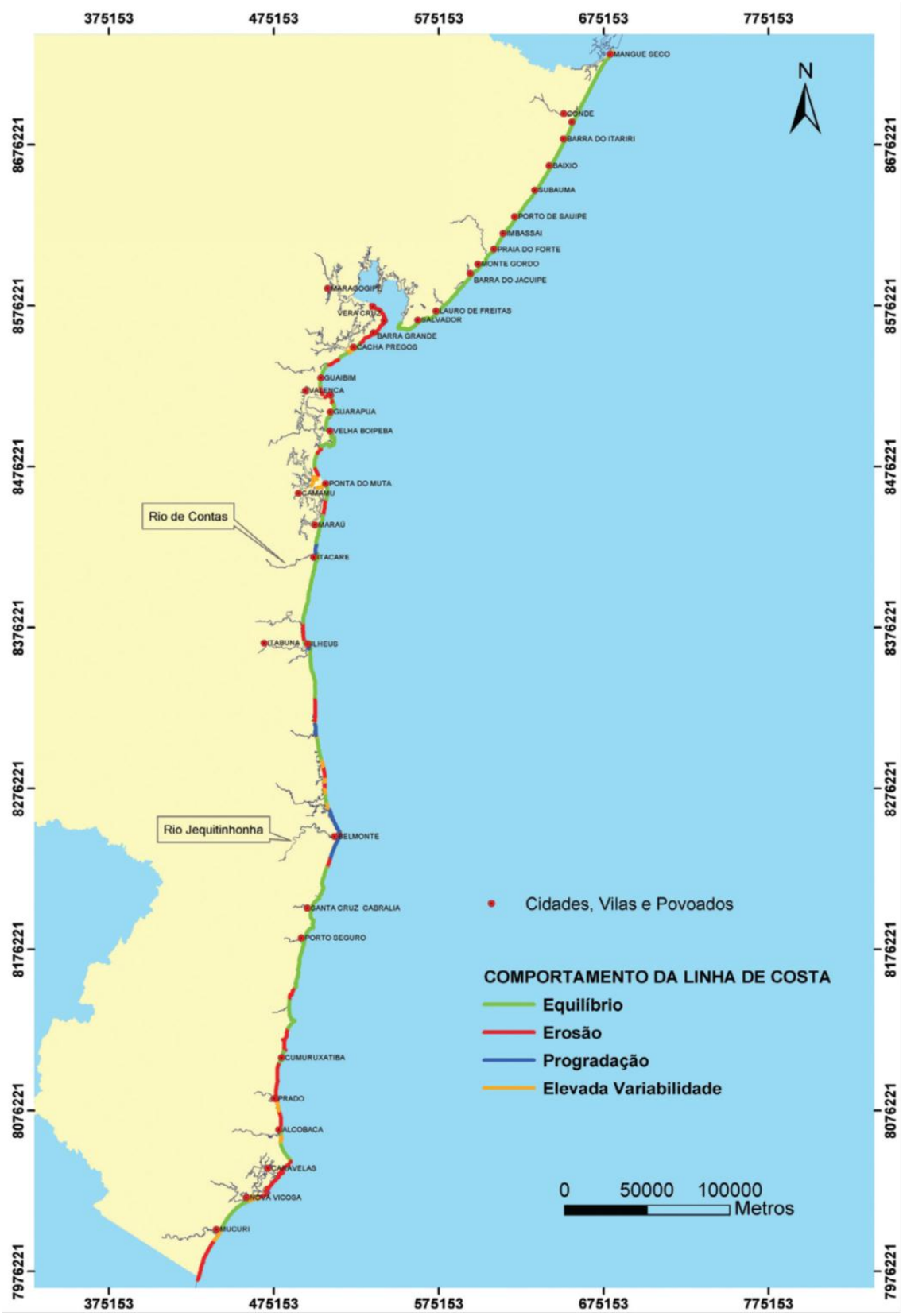
Não se pode enfatizar bastante a importância deste plano que deveria efetuar reservas futuras de desenvolvimento portuário, sem, no entanto esquecer as atividades industriais e turísticas além de providenciar espaço para o crescimento urbano.

A realidade ambiental de uma Baía é em geral muito complexa. Se, como no caso da Bahia de Todos os Santos, há uma atividade importante ligada a petróleo e derivados além de produtos químicos, esta problemática se torna ainda mais intensa. Junto com a gestão do uso do solo pergunta-se se não seria aconselhável dispor de um órgão destinado a gerir estes assuntos de forma exclusiva, fornecendo assim uma visão de conjunto essencial para impedir a degradação desta baía.

3.2.7.2 Os Processos Costeiros Decorrentes dos Processos de Hidráulica Marítima e Climatológicos

A ilustração a seguir reúne os resultados costeiros do processo hidráulicos verificados ao elaborar o Atlas de Erosão do Estado da Bahia.

Ilustração 69 - TENDÊNCIAS DE COMPORTAMENTO DA LINHA DE COSTA PARA O ESTADO DA BAHIA



Fonte: Erosão e Progradação do Litoral Brasileiro- Bahia

Vê-se que parte substancial do litoral da Bahia está sujeito a erosão. Esse fenômeno nem sempre é devido à ação do ser humano, mas não deixa de representar uma redução na riqueza do litoral. Por isso, nos últimos anos, tem-se construído no Brasil estruturas off-shore ligadas ao litoral por estruturas vazadas que não interferem nas ondas e correntes, fenômenos naturais que desenham as costas.

O porto Sul tomou estas precauções e sua influencia na costa é limitada. O Porto de Ilhéus ainda não atingiu seu equilíbrio dinâmico e estudos adicionais são considerados.

3.3 CONCLUSÕES

A partir do que precede podemos tirar as seguintes conclusões:

- O sistema portuário baiano apresenta contrastes na sua situação operacional. Algumas instalações são muito envelhecidas e necessitam de modernização como, por exemplo, o Porto de Aratu e o terminal da Gerdau-Usiba. Algumas instalações são muito ociosas como o Porto de Ilhéus e o Cais Comercial de Salvador. Outras instalações são geridas de forma moderna e eficiente como o Tecon Salvador e o TPC.

- Excetuando o Tecon Salvador e poucas operações nos graneis líquidos (como a Nafta), o sistema CODEBA apresenta produtividades baixas, devidas essencialmente a equipamentos envelhecidos e deficientes. Os navios em Aratu apresentam longos tempos de espera para atracar e, em geral, uma produtividade operacional relativamente baixa.

- No setor privado, o TPC e o Temadre operam com produtividades adequadas e equipamentos modernos.

- O Porto Sul é o projeto portuário de maior ambição e de iniciativa do Governo do Estado. Trata-se de um projeto em parte offshore e que deverá envolver a iniciativa privada sob o acompanhamento vigilante da autoridade pública estadual.

- O sistema de decisão e de coordenação da área portuária no Estado parece disperso com a falta de uma estratégia global, tanto no uso do potencial costeiro como na implantação de projetos específicos. Isto leva a desperdícios, como ocorre no uso do Canal de Cotegipe que, devido à falta de um processo de ocupação planejado de antemão, terá dificuldade em receber navios de maior porte. A atuação a nível federal não ajuda no processo, já que as suas instituições se encontram sobrecarregadas com a implementação da lei 18.125 e a concentração de todos os processos de arrendamento em Brasília.