PROJETO INTEGRADO DE GERENCIAMENTO DAS RODOVIAS ESTADUAIS DA BAHIA

ACORDO DE EMPRÉSTIMO Nº: IBRD 7411-BR

PROGRAMA DE RESTAURAÇÃO E MANUTENÇÃO DE RODOVIAS - PREMAR

Bahia
TERRA DE TODOS NÓS
GOVERNO DO ESTADO

Deros

PLANO DIRETOR DE LOGÍSTICA DE TRANSPORTES DO ESTADO DA BAHIA

PDLT - BA



8º Relatório
Relatório Final da Carteira de Projetos

WORLD BANK

transplan
planejamento e projetos s.a

CONCREMAT
engenharia

APPE
ASSESSORIA PARA PROJETOS ESPECIAIS

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA

Jaques Wagner
Governador

Otto Roberto Mendonça de Alencar
Vice-Governador

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA DO ESTADO DA BAHIA

Otto Roberto Mendonça de Alencar
Secretário

Marcus Benício Foltz Cavalcanti
Chefe de Gabinete

SUPET - SUPERINTENDÊNCIA DE TRANSPORTE

Ivan Carlos Alves Barbosa
Superintendente

Maria Amélia Pompeu do Amaral
Diretora de Intermodalismo

Mateus da Cunha Dias
Coordenador de Logística

DERBA - DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES DA BAHIA

Saulo Filinto Pontes de Souza
Diretor Geral

Luiz Sergio Cordeiro de Oliveira Martins
Diretor Adjunto

Siglas

AAUQ - Areia Asfalto Usinado a Quente

AGERBA - Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia

AHSFRA - Administração da Hidrovia do Rio São Francisco

ALA - Auto-Avaliação para o Licenciamento Ambiental

ALLMO - América Latina Logística Malha Oeste S.A.

ALLMP - América Latina Logística Malha Paulista S.A.

ALLMS - América Latina Logística Malha Sul S.A.

AMV - Aparelhos de Mudança de Via

ANA - Agência Nacional de Águas

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

ANVISA - Agência Nacional de Vigilância Sanitária

APA - Área de Proteção Ambiental

APP - Centro de Controle de Aproximação

AWB - Air Waybill

BAHIAGÁS - Companhia de Gás da Bahia

BAMIN - Bahia Mineração

BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento

BIRD - Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento

BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CAT - Centro de Apoio ao Trem

CBUQ - Concreto Betuminoso Usinado a Quente

CCO - Centro de Controle Operacional

CDCAN - Centro de Distribuição de Candeias

CFN - Companhia Ferroviária do Nordeste

Chesf - Companhia Hidro Elétrica do São Francisco

CNT - Confederação Nacional dos Transportes

CODEBA - Companhia das Docas do Estado da Bahia

CODEVASF - Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba

COELBA - Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia

CRA - Centro de Recursos Ambientais

CTGA - Comissões Técnicas de Garantia Ambiental

CUT - Central de Utilidades

DAC - Departamento de Aviação Civil

DCM - Diretoria de Construção e Manutenção

DDE - Declaração de Despacho de Exportação

DECEA - Departamento de Controle do Espaço Aéreo

DERBA - Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia

DNEF - Departamento Nacional de Estradas de Ferro

DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

DSE - Declaração Simplificada da Exportação

DTCEA - Destacamento de Controle do Espaço Aéreo

EDG - Estação de Distribuição de Gás

EFC - Estrada de Ferro Carajás

EFVM - Estrada de Ferro Vitória a Minas

EVTEA - Estudo de Viabilidade Técnica, Econômico-financeira e Ambiental

FAFEN - Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados

FCA - Ferrovia Centro-Atlântica S.A.

FERROESTE - Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A.

FICO - Ferrovia de Integração Centro Oeste

FIOL - Ferrovia de Integração Oeste-Leste

FMI - Fundo Monetário Internacional

FNAC - Fundo Nacional de Aviação Civil

FNS - Ferrovia Norte-Sul

FRANAVE - Companhia de Navegação do São Francisco

FTC - Ferrovia Tereza Cristina S.A.

GASBOL - Gasoduto Bolívia-Brasil

GASCAC - Gasoduto Cacimbas-Catu

GASCAV - Gasoduto Cabiúnas-Vitória

GASENE - Gasoduto de Integração Sudeste Nordeste

GASPETRO - Petrobras Gás S.A.

GEMAN - Gerências de Manutenção

GETER - Gerência de Terminais

GNL - Gás Natural Liquefeito

GNV - Gás Natural Veicular

HAWB - House Air Waybill

IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IBP - Instituto Brasileiro de Petróleo

ICA - Instituto de Cartografia da Aeronáutica

IFR - Instrument Flight Rules

INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

LA - Lama Asfáltica

LN - Leito Natural

MANTRA - Sistema Integrado de Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento

MERCOSUL - Mercado Comum Sul

NDB - Non-Directional Beacon - Radiofarol não-direcional

ORPENE - Oleoduto RLAM-COPENE

ORSUB - Oleoduto Recôncavo-Sul da Bahia

PAA - Posto de Abastecimento

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento

PAEBA - Plano Aeroviário Estadual da Bahia

PAR - Pavimento a Paralelepípedo

PCR - Programa de Integração dos Corredores Rodoviários do Estado da Bahia

PDAeroBahia - Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia

PDLT - Plano Diretor de Logística de Transportes

PE - Pontos de Entrega

PELT - Programa Estadual de Logística e Transportes

PETROBRAS - Petróleo Brasileiro S.A.

PIB - Produto Interno Bruto

PIL - Programa de Investimento em Logística

PNAC - Política Nacional de Aviação Civil

PNLT - Plano Nacional de Logística e Transportes

PNLT - Programa Nacional de Logística e Transportes

PPA - Plano Plurianual

PPI - Projeto Piloto de Investimentos

PR - Pontos de Recebimento

PREMAR - Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias no Estado da Bahia

PRODETUR - Programa de Desenvolvimento do Turismo

PROFAA - Programa Federal de Auxílio a Aeroportos

PRONURB - Programa Nacional de Segurança de Áreas Urbanas

RESA - Runway End Safety Area - Área de Segurança de Fim de Pista

RFFSA - Rede Ferroviária Federal

RLAM - Refinaria Landolfo Alves

RM - Residência de Manutenção

RMFS - Região Metropolitana de Feira de Santana

RP - Revestimento Primário

RTGA - Relatórios Técnicos de Garantia Ambiental

SAC - Secretaria de Aviação Civil

SAM - Sul Americana de Metais

SCI - Salvamento e Combate a Incêndio

SECEX - Secretaria de Comércio Exterior

SECINC - Seção Contra Incêndio

SEI - Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia

SEINFRA - Secretaria de Infraestrutura

SEP - Secretaria de Portos

SIB - Sistema de Informações Básicas

SICM - Secretaria da Indústria, Comércio e Mineração

Siscomex - Sistema Integrado de Comércio Exterior

SNV - Sistema Nacional de Viação

SRE - Sistema Rodoviário Estadual

SUPET - Superintendência de Transportes

TAG - Transportadora Associada de Gás S.A.

TCP - Tratamento Contra Pó

TDCO - Tarifa pela Disponibilidade da Capacidade Operacional

TECA - Terminais de Logística de Carga

TEMADRE - Terminal Aquaviário de Madre de Deus

TERCAM - Terminal Intermodal de Camaçari

TGL - Terminal de Granéis Líquidos

TGS - Terminal de Granéis Sólidos

TIBA - Teminal Intermodal da Bahia - Simões Filho

TLSA - Transnordestina Logística S.A.

TPC - Terminal Portuário Cotegipe

TPG - Terminal de Produtos Gasosos

TPS - Terminal de Passageiros

TR-BA - Terminal de Regaseificação da Bahia

TSD - Tratamento Superficial Duplo

TSS - Tratamento Superficial Simples

UCP - Unidade de Coordenação do Programa

USACE - US Army Corp of Engineers

VFR - Visual Flight Rules - Regras de Voo Visual

VIGIAGRO - Vigilância Agropecuária Internacional

VNN - Votorantim Novos Negócios

Sumário

1. APRESENTAÇÃO

2. CARTEIRA FINAL DE PROJETOS

3. ANÁLISE DOS ÓRGÃOS PÚBLICOS ESTADUAIS DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES

4. DIAGNÓSTICO DO MODELO ATUAL DE GESTÃO

5. MODELO DE GESTÃO PROPOSTO PARA A IMPLANTAÇÃO DE PROJETOS

1. APRESENTAÇÃO

Este Relatório apresenta o detalhamento da carteira de projetos de investimento contemplados no Plano Diretor de Logística de Transportes do Estado da Bahia (PDLT-BA) e o modelo de gestão proposto para a implantação dos projetos do Plano.

Os projetos foram identificados por modalidade de transportes, referidos ao ano de 2013, tendo sido concebidos com o intuito de fortalecer a logística intermodal, fomentar o desenvolvimento econômico do Estado da Bahia, assegurar melhores condições de intercâmbio entre as regiões do Estado e com as demais regiões do País. Apresenta-se assim a descrição dos projetos rodoviários, ferroviários, portuários, hidroviários (o Rio São Francisco), aeroviários e dutoviários relevantes para o atendimento destes objetivos.

Os projetos são detalhados no Capítulo 2 e consolidados nos Anexos.

O modelo de gestão proposto para a implantação dos projetos é apresentado no Capítulo 3, tendo sido desenvolvido a partir da análise dos órgãos público estaduais de logística e transporte e do diagnóstico do modelo atual de gestão.

2. CARTEIRA FINAL DE PROJETOS

Os projetos de investimento propostos no Plano Diretor de Logística de Transportes do Estado da Bahia (PDLT-BA) objetivaram fortalecer a integração intermodal e os intercâmbios internos ao Estado, bem como com as demais regiões do país.

No eixo norte – sul, destacam-se as ligações rodoviárias constituídas pelas BR-101, BR-116, BR-122, BR-135 e BR-407, que promovem o intercâmbio com as Regiões Nordeste, Sudeste e Sul, bem como as ligações ferroviárias Belo Horizonte – Salvador e Salvador – Recife.

No eixo leste – oeste são relevantes as rodovias BR-242 e BR-030, bem como a ligação ferroviária Salvador – Juazeiro/Petrolina – Parnamirim, que fará conexão com a Ferrovia Transnordestina Logística S.A. (TLSA). No futuro será particularmente importante a Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL), mediante a qual cargas da Região Centro-Oeste do Brasil chegarão ao Porto Sul, em Ilhéus, através da conexão com a Ferrovia Norte Sul (FNS) e com a Ferrovia de Integração Centro Oeste (FICO).

No modal portuário, destacam-se os portos da Baia de Todos os Santos – Porto de Salvador, Porto de Aratu e diversos Terminais Privados – por onde transitam as cargas de importação / exportação da Bahia, em particular as cargas do Polo Petroquímico de Camaçari. O Porto Sul, por sua vez, completa a logística da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL), devendo exportar no futuro cerca de 25 milhões toneladas de minério de ferro no Terminal de Uso Privado (TUP) da Bahia Mineração S.A. (BAMIN) e 20 milhões no Terminal Público, além de soja (grãos e farelo) e produtos diversos.

Foram considerados, ainda, projetos na hidrovia do Rio São Francisco, como eixo a ser desenvolvido no médio prazo; no sistema aeroviário, voltado basicamente para o transporte de passageiros; na expansão da malha de gasodutos da Companhia de Gás da Bahia (BAHIAGÁS); bem como a construção do mineroduto da Cia Sul Americana de Metais, destinado a transportar minério de ferro do norte de Minas Gerais para exportação pelo Porto Sul.

2.1 Modal Rodoviário

2.1.1 Introdução

Sistema Rodoviário Atual

O sistema rodoviário do Estado da Bahia compreende rodovias federais, que são definidas no Sistema Nacional de Viação (SNV) e estão sob a jurisdição do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT); rodovias estaduais, rodovias estaduais coincidentes e acessos, que constam do Sistema Rodoviário Estadual (SRE), encontrando-se sob a jurisdição do Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia (DERBA); e rodovias municipais.

Segundo o SNV – 2012, a rede federal no Estado da Bahia totalizava 11.350,6 km, sendo 5.162,2 km de rodovias pavimentadas, 1.356,0 km de rodovias não pavimentadas e 4.832,4 km de rodovias planejadas. Esta rede inclui as chamadas rodovias estaduais coincidentes, que correspondem a trechos estaduais coincidentes com trechos federais e conservados pelo Estado.

Em 2012, segundo o Sistema Rodoviário Estadual (SRE), a rede rodoviária estadual da Bahia totalizava 26.284,5 km de rodovias, sendo 9.920,1 km de rodovias pavimentadas, 11.225,4 km

de rodovias não pavimentadas e 5.139,0 km de rodovias planejadas. Encontram-se também sob jurisdição estadual 176,3 km de acessos, dos quais 104,6 km são pavimentados.

As rodovias municipais totalizavam 104.769,1 km, sendo 228,4 km de rodovias pavimentadas, 99.377,9 km de rodovias não pavimentadas e 5.162,8 km de rodovias planejadas.

O Quadro 1 apresenta a Rede Rodoviária do Estado da Bahia em 2012 e sua estrutura.

Quadro 1
REDE RODOVIÁRIA DO ESTADO DA BAHIA - 2012
Em Km

JURISDIÇÃO	PAVIMENTADA	NÃO PAVIMENTADA	PLANEJADA	TOTAL
Rede Rodoviária Federal	5.162,2	1.356,0	4.832,4	11.350,6
Rede Rodoviária Estadual	9.920,1	11.225,4	5.139,0	26.284,5
Acessos	104,6	71,7	0,0	176,3
Rede Rodoviária Municipal	228,4	99.377,9	5.162,8	104.769,1
Rede Total - 2012	**15.415,3**	**112.031,0**	**15.134,2**	**142.580,5**

Fonte: DERBA-SRE 2012 / DNIT-SNV-2012
Nota: Rede Federal inclui as Rodovias Estaduais Coincidentes

Rodovias Concedidas

Existem três concessões rodoviárias no Estado da Bahia, sendo uma federal, regulada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), e duas estaduais, reguladas pela Agência Estadual de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (AGERBA).

No âmbito federal está concessionado o sistema BR-116/BR-324 – Salvador – Feira de Santana – Divisa BA/MG, com 680,6 km, sob contrato com a VIABAHIA Concessionária de Rodovias SA. Este sistema compreende as seguintes rodovias:

- BR-116 – Trecho Feira de Santana – Divisa BA/MG, com 554,1 km;
- BR-324 – Trecho Salvador – Feira de Santana, com 113,2 km;
- BA-526 – Trecho Entr. BR-324 – Entr. BA-528, com 9,3 km;
- BA-528 – Trecho Entr. BA-526 – Acesso à Base Naval de Aratu, com 4,0 km.

Está em andamento, como integrante da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais (Fase 3) e com inclusão no Programa de Investimentos em Logística (PIL) do Governo Federal, o processo de concessão da BR-101/BA – Trecho Entr. BR-324 (Feira de Santana) – Entr. BA-698 (Acesso a Mucuri), com 772,3 km.

No âmbito estadual as concessões compreendem o Sistema Rodoviário BA-093 e o Sistema Rodoviário BA-099.

O Sistema Rodoviário BA-093, com 121,5 km, está contratado com a Concessionária Bahia Norte SA e compreende as seguintes rodovias:

- BA-093 – Trecho Entr. BR-324 (Simões Filho) – Entr. BR-420 (Pojuca), com 46,0 km;
- BA-512 – Trecho Acesso a Camaçari – Entr. BA-093, com 4,7 km;

- BA-521 – Trecho Entr. BA-522 (Cova do Defunto) – Entr. BA-524 (Canal do Tráfego), com 7,0 km;
- BA-524 – Trecho Entr. BA-535 (Rotula do COPEC) – Porto de Aratu, com 24,7 km;
- BA-535 – Trecho Entr. BA-524 (Rótula do COPEC) – Entr. BA-526 (Rótula do CEASA), com 25,0 km;
- BA-526 – Trecho Entr. BR-324 (CIA) – Rótula do Aeroporto de Salvador, com 14,1 km.

O Sistema Rodoviário BA-099 (Sistema Estrada do Côco – Linha Verde), com 217,2 km, está contratado com a CLN – Concessionária Litoral Norte, compreendendo:

- BA-099 – Trecho Ponte sobre o Rio Joanes – Entrada da Praia do Forte (operação e conservação), com 46,3 km;
- BA-099 – Trecho Entrada da Praia do Forte – Divisa BA/SE (apenas conservação), com 136,2 km, bem como 34,7 km de acessos (Arembepe, Praia do Forte, Porto de Sauípe, Subaúma, Palame Baixios e Conde-Sítio do Conde), num total de 170,9 km.

Tipo de Revestimento

Tomando por base dados do SRE – 2012 e excluindo-se os trechos planejados, as rodovias da rede estadual pavimentada correspondem a 49% da malha do DERBA (rodovias estaduais, estaduais coincidentes e acessos), sendo cerca de 10% em concreto betuminoso usinado a quente (CBUQ), 1% em areia asfalto usinado a quente (AAUQ), 29% em tratamento superficial duplo (TSD) e 9% em tratamento superficial simples (TSS) e menos de 1% em outros pavimentos. As rodovias não pavimentadas correspondem a 51% da malha, sendo 5% em tratamento contra pó (TCP), 27% em revestimento primário (RP) e 19% em leito natural (LN).

Esta distribuição é apresentada no Quadro 2 a seguir.

Quadro 2
RODOVIAS ESTADUAIS - TIPO DE REVESTIMENTO
Em Km

TIPO DE REVESTIMENTO	SIGLA	EXT. (KM)	%
Concreto Betuminoso Usinado a Quente	CBUQ	2.277,8	9,74%
Areia Asfalto Usinado a Quente	AAUQ	231,8	0,99%
Tratamento Superficial Duplo	TSD	6.742,5	28,82%
Tratamento Superficial Simples	TSS	2.110,1	9,02%
Lama Asfáltica	LA	114,0	0,49%
Pavimento a Paralelepípedo	PAR	4,7	0,02%
Tratamento Contra Pó	TCP	1.195,3	5,11%
Revestimento Primário	RP	6.279,0	26,84%
Leito Natural	LN	4.439,5	18,98%
TOTAL		**23.394,6**	**100,0%**

Fonte: DERBA - SRE 2012

As rodovias federais no Estado da Bahia apresentam-se 79% pavimentadas e 21% não pavimentadas.

Condição do Pavimento

Os resultados das avaliações realizadas pelas Residências de Manutenção do DERBA, em março de 2013, sobre as condições de trafegabilidade das rodovias pavimentadas, com tratamento contra pó e em revestimento primário são resumidos a seguir.

Quadro 3
RODOVIAS ESTADUAIS - CONDIÇÃO DO PAVIMENTO
Em Porcentagem

TIPO DE REVESTIMENTO	CONDIÇÃO DO PAVIMENTO		
	BOA	REGULAR	RUIM
Rodovias Pavimentadas	83,4%	12,5%	4,1%
Rodovias com Tratamento contra Pó	49,9%	26,7%	23,3%
Rodovias em Revestimento Primário	20,2%	42,3%	37,5%

Fonte: DERBA

As rodovias federais pavimentadas, segundo o DNIT (Dados SGP 2011 Bahia), apresentavam as seguintes condições do pavimento: Boa – 87,2%; Regular – 9,6%; Ruim – 3,2%.

Demanda de Transporte Rodoviário

Os volumes médios diários (VMDA) nas rodovias da Bahia foram determinados no PDLT – BA considerando-se a rede dividida em 1.785 trechos, correspondendo a 29.234 km de rodovias, sendo 8.324 km de rodovias federais e 20.910 km de rodovias estaduais.

O Quadro 4 a seguir apresenta a distribuição da extensão da rede por faixa de VMDA no ano de 2013.

Quadro 4
DISTRIBUIÇÃO DA EXTENSÃO DA REDE RODOVIÁRIA DO ESTADO DA BAHIA POR FAIXA DE VMDA - 2013
Em Km

FAIXA DE VMDA		RODOVIAS FEDERAIS				RODOVIAS ESTADUAIS				REDE RODOVIÁRIA DO ESTADO			
		DUP	PAV	NPAV	TOTAL	DUP	PAV	NPAV	TOTAL	DUP	PAV	NPAV	TOTAL
<200			48	219	267		107	4.704	4.811		155	4.923	5.077
200	400		63	242	304		562	3.655	4.216		624	3.896	4.520
400	600		141	331	471		1.488	1.157	2.645		1.629	1.487	3.116
600	800		189	117	306		1.266	289	1.554		1.455	406	1.860
800	1.000		91	329	420		1.329	59	1.388		1.420	388	1.808
1.000	2.000		1.144	197	1.340	16	3.802	71	3.889	16	4.946	267	5.229
2.000	3.000		1.292	14	1.306	19	1.281	43	1.342	19	2.573	57	2.649
3.000	4.000		1.214	77	1.290	3	684		687	3	1.898	77	1.978
4.000	5.000		903		903	6	183		189	6	1.086		1.091
5.000	6.000		641		641	10	104		113	10	744		754
6.000	7.000		378		378	2	27		29	2	404		406
7.000	8.000		224		224		0		0		224		224
8.000	9.000		167		167		1		1		168		168
9.000	10.000		78		78		6		6		84		84
>10.000		109	121		230		40		40	109	161		270
TOTAL		**109**	**6.691**	**1.525**	**8.324**	**55**	**10.879**	**9.976**	**20.910**	**163**	**17.570**	**11.501**	**29.234**

Nota: Foram consideradas como pavimentadas as extensões em obra em pavimentacäo; e como näo pavimentadas as extensões em leito natural, implantadas e em obra de implantacäo

Com relação aos tráfegos médios, observa-se que na rede federal pavimentada o VMDA médio é de 3.753 veículos por dia, enquanto que na rede estadual pavimentada este valor é de 1.479 veículos por dia. Na rede federal não pavimentada o VMDA médio é de 844 veículos por dia; sendo de 254 veículos por dia na rede estadual não pavimentada.

Por outro lado, o conhecimento dos dados de tráfego em cada trecho da rede rodoviária permitiu estimar a produção de transporte rodoviário. Estima-se que, em 2013, foram produzidos 47,4 milhões de veículos-km por dia na rede rodoviária da Bahia, sendo 60,4% na rede federal e 29,6% na rede estadual.

A maior parte dos veículos-km por dia (91,9%) é produzida em rodovias pavimentadas, o que indica que a infraestrutura rodoviária está atendendo a demanda existente.

Constata-se ainda que a maior parte do transporte de carga é efetuada pelas rodovias federais, com uma produção de 64,9% dos veículos-km de caminhões leves e médios, e 83,6% dos veículos-km de caminhões pesados e ultra pesados.

Os dados referentes á produção de transporte rodoviário em 2013 são apresentados no Quadro 5 a seguir.

Quadro 5
VEÍCULO-KM POR DIA NA REDE RODOVIÁRIA DO ESTADO DA BAHIA- 2013
Em Mil Veículos-km

JURISDIÇÃO	SUPERFÍCIE	TOTAL	MOTO	VEÍCULO DE PASSEIO	ÔNIBUS	CAMINHÃO LEVE E MÉDIO	CAMINHÃO PESADO E ULTRA
RODOVIAS FEDERAIS	Duplicada	2.402,6	115,7	1.618,3	116,3	333,9	218,4
	Pavimentada	24.942,8	2.230,1	12.265,2	1.239,9	4.454,6	4.753,0
	Não Pavimentada	1.286,5	345,5	561,6	79,1	194,3	106,0
	Total	**28.631,8**	**2.691,3**	**14.445,1**	**1.435,4**	**4.982,8**	**5.077,4**
RODOVIAS ESTADUAIS	Duplicada	179,0	25,0	111,5	8,9	24,0	9,6
	Pavimentada	16.046,8	2.699,1	9.480,5	673,6	2.304,8	888,9
	Não Pavimentada	2.529,8	611,4	1.327,8	134,1	360,1	96,3
	Total	**18.755,7**	**3.335,5**	**10.919,9**	**816,6**	**2.688,9**	**994,8**
REDE RODOVIÁRIA DO ESTADO	Duplicada	2.581,6	140,6	1.729,8	125,1	357,9	228,1
	Pavimentada	40.989,6	4.929,2	21.745,7	1.913,5	6.759,3	5.641,9
	Não Pavimentada	3.816,3	956,9	1.889,5	213,3	554,4	202,3
	Total	**47.387,5**	**6.026,7**	**25.365,0**	**2.252,0**	**7.671,6**	**6.072,2**

Movimentação de Cargas

As pesquisas de origem-destino realizadas em 2013, por sua vez, indicam que são movimentadas por rodovia em média 180.287 toneladas de cargas por dia, correspondendo a uma movimentação anual de 65,8 milhões de toneladas. Esta movimentação corresponde à movimentos de média e longa distância entre os Eixos de Desenvolvimento, destes para zonas externas ao Estado e os movimentos através do Estado da Bahia.

Estima-se que a tonelagem de média e longa distância movimentada internamente no Estado da Bahia seja de 29,3 milhões (44,5%); a movimentação externa seja de 25,2 milhões (38,3%); e a movimentação de cargas de outros Estados através do Estado da Bahia seja de 11,4 milhões de toneladas anuais (17,3%).

A Região Metropolitana de Salvador é responsável pela maior movimentação de cargas, com um total de 18,4 milhões de toneladas anuais.

2.1.2 – Principais Gargalos Rodoviários

Os principais gargalos verificados com relação à rede rodoviária da Bahia estão relacionados com restrições de capacidade de trechos pavimentados, pavimentação de trechos com volume significativo de tráfego, implantação e pavimentação de trechos planejados, visando complementar eixos rodoviários e dar continuidade à rede.

Estes gargalos estão sendo corrigidos paulatinamente, pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) através de investimentos na rede federal com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e do Programa de Investimentos em Logística (PIL); e, na rede estadual, pelo Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia (DERBA), através de diversos programas, entre os quais se destaca o recém concluído Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias (PREMAR).

Como exemplo das ações do DNIT e do DERBA, podem ser citados como particularmente relevantes os seguintes projetos:

- BR-101 – duplicação do trecho Entr. BR-324 – Entr. BA-698 (p/Mucuri) – no qual a obra será feita pelo DNIT da BA-698 até Eunápolis e pela futura concessionária no restante do trecho;
- BR-116 – adequação de capacidade do trecho Divisa PE/BA - Entr. BR-349 (p/ Teofilândia)
- BR-116 – duplicação do trecho Entr. BR-349 (p/ Teofilândia) – Acesso ao Contorno de Feira de Santana;
- BR-415 – duplicação do trecho Ilhéus – Itabuna.

No presente Plano, os gargalos foram objeto de consideração no modelo de análise de rede e avaliação de projetos, utilizado pelo PDLT – BA para definir os projetos de investimento na rede rodoviária.

2.1.3 – Projetos Rodoviários

Dentro deste contexto, são apresentados a seguir os projetos rodoviários recomendados para o Estado da Bahia, que foram classificados em:

- Implantação – construção e pavimentação de trechos planejados;
- Pavimentação – pavimentação de trechos implantados ou em leito natural;
- Aumento de capacidade – construção de faixa adicional em trechos duplicados; ou duplicação de trechos pavimentados.

Os projetos foram analisados a partir de um modelo de avaliação de redes, conforme descrito no 5º Relatório – Alocação dos Fluxos e Identificação das Alternativas de Investimento, com a utilização de três aplicativos: GIP - Gerenciador de Informações de Planejamento, HDM4 Versão 2.05 e Cube Base and Voyager 6.0.

A avaliação econômica foi feita, ao longo de um horizonte de 20 anos, levando-se em conta, de um lado, o custo das intervenções e, de outro lado, os benefícios de redução do custo operacional de veículos e do tempo de viagem.

Foram considerados viáveis e incorporados ao plano de investimentos os projetos que apresentaram taxa interna de retorno (TIR) igual ou maior do que 12% ao ano.

Programa de Implantação

Foram submetidos à avaliação 17 trechos de rodovias planejadas, totalizando 778,5 km.

A avaliação destes trechos planejados resultou na seleção de 8 trechos para implantação / pavimentação, nas rodovias BA-131, BA-225, BA-245 e BR-030, totalizando 273,5 km de novas construções, com um investimento total de R$ 362,15 milhões.

Os trechos planejados selecionados para implantação / pavimentação são apresentados no Quadro 6, a seguir. O detalhamento está apresentado no Anexo 1.

Quadro 6
PROGRAMA DE IMPLANTAÇÃO - CONSTRUÇÃO DE NOVAS RODOVIAS
Trechos Planejados

RODOVIA	EXTENSÃO	VMDA		INVESTIMENTO R$ Milhões		BENEFÍCIO LIQUIDO ECÔNOMICO	TAXA DE RETORNO	TIPO DE REVESTIMENTO
	Km	2013	2035	Econômico	Financeiro	R$ Milhões	%	
BA 131	45,6	467	1.380	41,59	59,41	28,65	20,99%	CBUQ
BA225	95,3	966	2.314	57,18	81,69	8,34	13,66%	TSD
BA245	82,8	1.686	8.077	86,84	124,06	510,50	49,22%	CBUQ
BR030	49,8	1.468	4.736	67,90	97,00	287,90	46,17%	CBUQ
TOTAL	**273,5**	-	-	**253,51**	**362,15**	**835,39**	-	-
PONTE	**13,0**	**7.608**	**11.007**	-	-	**1.091,32**	**não avaliada**	-

Nota: Taxa de Desconto de 12% ao ano

Trechos :	BA 131	BR 330(B) (NOVO ACRE) - BR 407/BA 026 (CONTENDAS DO SINCORÁ)
	BA225	BA 441(ITAJUBAQUARA) - BA 161 (TORRINHA)
	BA245	MOCAMBO - ENTR BA 160/ BA 470(PARATINGA)
	BR030	BA-026/262 (P/BRUMADO - ACESSO II) - BR-407/BA-026/142 (SUSSUARANA)
	PONTE	SALVADOR - ITAPARICA

Programa de Pavimentação

Para se estabelecer o Programa de Pavimentação foram analisados 689 trechos da rede rodoviária, que se encontram implantados ou em leito natural, totalizando 13.528,6 km. Das análises efetuadas resultaram 299 trechos com taxa interna de retorno, em termos econômicos, acima de 12%, totalizando 5.570,2 km. O investimento total foi estimado em R$ 4.333,60 milhões.

A distribuição espacial dos projetos de implantação é apresentada no Quadro 7, a seguir, e a listagem completa dos trechos consta do Anexo 2.

É oportuno observar que este programa corresponde a pavimentar cerca de 280 km de rodovias por ano, no período 2015 – 2035, com um orçamento anual da ordem de R$ 220 milhões.

Quadro 7
PROGRAMA DE PAVIMENTAÇÃO - DISTRIBUIÇÃO DOS PROJETOS

TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	QTDE DE TRECHOS	EXTENSÃO (Km)	VPL (R$ Milhões)	INVESTIMENTO (R$ Milhões) Econômico	Financeiro
Chapada Diamantina	45	724	1.306	363	477
Bacia do Rio Grande	9	543	1.681	341	449
Sertão do São Francisco	19	549	3.762	338	445
Piemonte do Paraguaçu	28	437	878	283	372
Litoral Sul	30	486	259	277	364
Sertão Produtivo	14	364	360	208	274
Vitória da Conquista	16	275	506	193	254
Irecê	19	276	114	148	195
Médio Sudoeste da Bahia	12	196	1.393	130	170
Litoral Norte/Agreste Baiano	15	209	335	116	153
Bacia do Paramirim	5	123	353	94	123
Bacia do Jacuípe	8	132	267	76	100
Velho Chico	3	108	133	72	95
Médio Rio das Contas	10	131	527	68	90
Semiarido Nordeste II	9	127	103	67	89
Recôncavo	12	114	335	64	84
Sisal	7	99	123	63	83
Extremo Sul	5	117	17	62	82
Portal do Sertão	12	106	139	56	74
Piemonte Norte do Itapicuru	2	69	283	53	70
Vale do Jequiriçá	4	69	147	47	61
Bacia do Rio Corrente	3	62	19	41	55
Costa do Descobrimento	3	65	49	35	45
Piemonte da Diamantina	3	61	123	33	43
Itaparica	2	38	10	20	27
Metropolitana de Salvador	2	48	34	20	26
Pernambuco	1	27	300	14	19
Baixo Sul	1	18	4	11	14
TOTAL GERAL	**299**	**5.570**	**13.559**	**3.294**	**4.334**

Nota: Taxa de Desconto de 12% ao ano

Programa de Aumento de Capacidade

O Programa de Aumento de Capacidade compreendeu, conforme já visto, a adição de faixa em rodovias duplicadas e a duplicação de rodovias pavimentadas.

No primeiro caso, foram analisados 25 trechos de rodovias duplicadas, totalizando 166,2 km.

Como resultado das análises, foram selecionados projetos de adição de faixa em 5 trechos da BR-324, totalizando 36,80 km, com um investimento de R$ 84,64 milhões:

- Entr. BA-528 (p/ Base Naval de Aratu – Salvador);
- Entr. BA-526 (Base Naval de Aratu) – Acesso a Valéria;
- Acesso a Valéria – Entr. BA-528 (p/ Base Naval de Aratu);
- Acesso Contorno de Feira de Santana – Entr. BA-513 (p/ Humildes);
- Entr. BR-420 (p/ Santo Amaro) – Entr. BR-110/420/BA-523 (p/ Candeias).

O detalhamento da avaliação destes projetos é apresentado no Anexo 3.

Nos estudos de duplicação foram considerados os trechos pavimentados em pista simples existentes na rede rodoviária básica, tendo sido adicionados os trechos planejados e

pavimentados recomendados nos respectivos programas. Esta rede totalizou 1.628 trechos, com 28.710,8 km.

Um total de 102 trechos com 1.004,8 km apresentou taxa interna de retorno igual ou acima de 12% ao ano. Os investimentos estimados nestes 102 trechos totalizaram R$ 1.813,10 milhões em termos financeiros. A este valor foi acrescentado um valor adicional para restauração da pista existente, estimado em cerca de R$ 330 mil por km de pista simples, o que elevou os recursos financeiros das duplicações recomendadas para R$ 2.143,63 milhões.

A distribuição espacial dos projetos de duplicação é apresentada no Quadro 8, a seguir, e a listagem completa dos trechos consta do Anexo 4.

Quadro 8
PROGRAMA DE AUMENTO DE CAPACIDADE - DUPLICAÇÃO

TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	QTDE DE TRECHOS	EXTENSÃO (Km)	INVESTIMENTO FINANCEIRO Em Milhões	RECUPERAÇÃO PISTA EXISTENTE Em Milhões	INVESTIMENTO TOTAL Em Milhões
Vitória da Conquista	13	204,90	437,68	67,40	505,08
Portal do Sertão	22	169,60	320,30	55,79	376,09
Recôncavo	20	117,70	263,28	38,72	302,00
Piemonte do Paraguaçu	6	82,20	189,06	27,04	216,10
Baixo Sul	5	77,40	178,02	25,46	203,48
Vale do Jequiriçá	11	134,90	159,86	44,38	204,24
Litoral Norte/Agreste Baiano	11	94,60	136,02	31,12	167,14
Metropolitana de Salvador	5	21,00	48,30	6,91	55,21
Litoral Sul	2	18,20	43,56	5,99	49,55
Médio Rio das Contas	7	84,30	37,02	27,73	64,75
TOTAL GERAL	**102**	**1.004,80**	**1.813,10**	**330,53**	**2.143,63**

Nota: Taxa de Desconto de 12% ao ano

Investimento Total no Modal Rodoviário

O modal rodoviário, responsável pela maior parcela da movimentação de cargas do Estado receberá, assim, investimentos totalizando R$ 6.924,02 milhões, distribuídos por 6.885,3 km de rodovias, conforme resumido no Quadro 9, a seguir.

Quadro 9
INVESTIMENTO NO MODAL RODOVIÁRIO
Em R$ Milhão

PROGRAMA	EXTENSÃO (KM)	INVESTIMENTO PARCIAL	INVESTIMENTO TOTAL
Implantação	273,5	-	362,15
Pavimentação	5.570,2	-	4.333,60
Aumento de Capacidade	-	-	2.228,27
Faixa Adicional	36,8	84,64	-
Duplicação	1.004,8	2.143,63	-
TOTAL	**6.885,3**	**-**	**6.924,02**

A relação dos projetos rodoviários detalhada por trecho do SRE é apresentada nos Anexos 1, 2 e 3 e 4.

2.2 – Modal Ferroviário

2.2.1 – Introdução

Sistema Ferroviário Atual

O sistema ferroviário da Bahia é constituído por 1.896 km de ferrovias em bitola métrica, compreendendo as Linhas Norte, Sul e Centro, operadas pela Ferrovia Centro Atlântica S.A. (FCA).

A Linha Norte, com 537 km desenvolve-se de Salvador/BA a Propriá/SE e atende aos fluxos entre a Bahia e o Nordeste (entretanto, o tráfego está suspenso há muito tempo entre Propriá/SE e Recife/PE, devido aos estragos provocados por enchentes na linha da Ferrovia Transnordestina).

A Linha Sul, com 854 km, desenvolve-se de Mapele/BA a Monte Azul/MG, fazendo a ligação ferroviária com a Região Sudeste.

A Linha Centro, com 450 km, desenvolve-se de Alagoinhas/BA a Juazeiro/BA – Petrolina/PE, atendendo aos fluxos do noroeste baiano e provenientes da Hidrovia do São Francisco.

A malha compreende ainda 55 km de ramais e acessos, em particular o Ramal de Campo Formoso, com 30 km.

Ferrovia de Integração Oeste-Leste

Está em construção pela VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. a Ferrovia de Integração Oeste – Leste (FIOL), com 1.527 km em bitola larga, cujo traçado desenvolve-se do futuro Porto Sul, em Ilhéus/BA, até o entroncamento com a Ferrovia Norte – Sul (FNS) em Figueirópolis/TO, passando, entre outros, pelos municípios baianos de Caetité, Brumado, Bom Jesus da Lapa, Barreiras e Luís Eduardo Magalhães.

Além de atender a projetos de mineração, notadamente em Caetité, esta ferrovia deverá atender à exportação de grãos do oeste baiano, bem como outras cargas originadas da Bahia e do Tocantins.

Programa de Investimentos em Logística (PIL)

Recentemente, o Programa de Investimentos em Logística (PIL), lançado pelo Governo Federal em agosto de 2012, incluiu entre os projetos ferroviários a construção de novas ferrovias em bitola larga (1,60m) atendendo aos fluxos do Estado da Bahia: Belo Horizonte – Salvador; Salvador – Recife; e Parnamirim – Petrolina – Juazeiro - Salvador.

Estas ferrovias desenvolvem-se segundo as diretrizes das linhas da FCA, devendo substituí-las no médio/longo prazo, integrando assim a malha ferroviária baiana ao restante da malha brasileira de bitola larga.

Em sequencia, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), através da Resolução N^{o}. 4.131 de 3 de julho de 2013, autorizou FCA a proceder a desativação e a devolução ao Governo Federal de trechos ferroviários compreendendo a totalidade da malha baiana.

A Resolução estabeleceu, ainda, que a interrupção dos serviços prestados aos usuários pela FCA não será imediata, mas deverá obedecer a cronograma a ser aprovado pela ANTT.

Observa-se, entretanto, que não está definido como se fará a transição entre o sistema ferroviário atual, em bitola métrica, e o sistema de bitola larga a ser implantado com os recursos do PIL.

2.2.2 – Principais Gargalos Ferroviários

Com relação às linhas da FCA que compõem o sistema ferroviário atual, os principais gargalos decorrem do seu estado de conservação, resultante da postergação da manutenção das linhas, e da falta de investimentos em obras para assegurar e aumentar a capacidade de transporte. Como consequência, a ferrovia deixou de ser competitiva, apresentando altos custos operacionais e baixa confiabilidade, não suprindo, portanto, sua função de integração regional no transporte de grandes volumes de cargas.

Para corrigir esta situação, torna-se necessário a recuperação/modernização das linhas da FCA, bem como a construção de contornos, variantes e ramais.

Por outro lado, entende-se que a demanda de grãos do Oeste Baiano e do Centro-Oeste, bem como o desenvolvimento de novos projetos de mineração serão adequadamente atendidos com a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), em conjugação com o Porto Sul, em Ilhéus.

Não obstante, as sucessivas revisões dos cronogramas destas obras constituem impedimentos à logística do transporte de grãos e ao desenvolvimento dos projetos de mineração.

O Programa de Investimentos em Logística (PIL), por sua vez, pretende resolver as deficiências das linhas da FCA com a construção de novas ferrovias integradas à malha de bitola larga. Entretanto, não há soluções para as questões de curto/médio prazo. Até que as novas ferrovias estejam em operação, o Estado da Bahia permanecerá sem um adequado sistema de transporte ferroviário, caso não recupere as linhas da FCA.

2.2.3 – Projetos Ferroviários

Dentro deste contexto, são apresentados a seguir os projetos ferroviários relevantes para o Estado da Bahia.

Ferrovia de Integração Oeste – Leste (FIOL)

A construção do trecho da Ferrovia de Integração Oeste – Leste (FIOL) de Ilhéus até Barreiras envolve investimentos de R$ 4,2 bilhões, através recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC-2), assim distribuídos:

- 2007–2010: R$ 725,9 milhões;
- 2011–2014: R$ 3.100,0 milhões;
- Após 2014: R$ 409,9 milhões.

Conforme o 8º Balanço do PAC-2 (outubro/2013), o primeiro trecho da ferrovia, de Ilhéus a Caetité, com 537 km, está em construção, com término previsto para dezembro de 2014; o segundo trecho, de Caetité a Barreiras, com 485 km, encontra-se em fase de licitação, com

previsão de término da obra em dezembro de 2015. Não há previsão para o terceiro trecho, de Barreiras a Figueirópolis.

O Quadro 10 a seguir apresenta os valores constantes do 8º Balanço do PAC-2.

Observa-se que o investimento total foi estimado no EVTEA da FIOL em R$ 6.695,64 milhões, a preços de abril/2010.

Quadro 10
FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE - LESTE
Em R$ Milhão

TRECHO	EXTENSÃO (KM)	VALOR (R$ Milhão)	PREVISÃO	SITUAÇÃO ATUAL
Ilhéus - Caetité	537,0	1.854,6	dez/14	Em construção
Caetité - Barreiras	485,0	não divulgado	dez/15	Em licitação
Barreiras - Figueirópolis	505,0	sem previsão	sem prev.	Com EVTEA

Fonte: 8º Balanço do PAC-2

Ferrovia Belo Horizonte – Salvador

A nova ferrovia Belo Horizonte – Salvador foi prevista no PIL com 1.350 km de extensão em bitola larga, a ser construída em regime de concessão.

O traçado selecionado na Alternativa 4 do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) elaborado prevê o início do trecho em Sete Lagoas (Belo Horizonte) e o término em Candeias, próximo ao Porto de Aratu, com uma extensão total de 1.561,44 km.

Entre os municípios de Guanambi e Manoel Vitorino, o traçado selecionado coincide com o traçado da FIOL, numa extensão de 291 km.

O traçado prevê o aproveitamento da via existente no trecho inicial (km 0 a 69,66) e nos últimos 10,6 km, bem como o aproveitamento parcial da via existente em outros trechos.

As obras estão orçadas em R$ 10.669,73 milhões.

Ferrovia Salvador – Recife

A nova ferrovia Salvador – Recife foi prevista no PIL com 893 km de extensão em bitola larga, a ser construída em regime de concessão.

Segundo o traçado da Alternativa 3 do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), a ferrovia terá 943,19 km, desenvolvendo-se de Feira de Santana, onde fará conexão com a Ferrovia Belo Horizonte – Salvador, até Ipojuca, nas proximidades de Recife, onde fará conexão com a Ferrovia Nova Transnordestina e o Porto de Suape.

As obras estão orçadas em R$ 7.470,39 milhões.

Ferrovia Parnamirim – Petrolina/Juazeiro – Salvador

A nova ferrovia Parnamirim – Petrolina/Juazeiro- Salvador, com 580 km de extensão em bitola larga, não constava da relação inicial do PIL, sendo incluída posteriormente com o objetivo de completar a malha baiana e sua integração com a Ferrovia Nova Transnordestina, permitindo o acesso ao Porto de Pecém pelo trecho Salgueiro- Pecém.

Como ainda não existe projeto, o orçamento das obras foi estimado com base nos custos dos demais trechos do PIL, chegando-se ao valor de R$ 4.732,45.

Nestas condições, o Quadro 11 a seguir resume as ferrovias do PIL na Bahia.

Quadro 11
FERROVIAS DO PIL NA BAHIA
Em R$ Milhão

CONCESSÕES	EXTENSÃO (KM)	VALOR (R$ Milhão)	SITUAÇÃO ATUAL
Belo Horizonte - Salvador Sete Lagoas - Candeias	1.561,4	10.669,7	Com EVTEA (Alt. 04)
Salvador - Recife Feira de Santana - Ipojuca	943,2	7.470,4	Com EVTEA (Alt. 03)
Parnamirim - Petrolina/Juazeiro - F. Santana	580,0	4.732,5	Estimado
TOTAL	**3.084,6**	**22.872,6**	-

Fonte: EVTEA das Ferrovias do PIL

Recuperação das Linhas da FCA

Independente dos investimentos do PIL, o atendimento da demanda ferroviária pela FCA está exigindo intervenções imediatas, para melhorar a eficiência, produtividade e segurança do transporte. As condições atuais da malha da FCA são ruins e tendem a se agravar, principalmente quando se considera que o período de transição entre o sistema atual de bitola métrica e o sistema de bitola 1,60 m previsto para o futuro poderá durar no mínimo de cinco a quinze anos. Neste período serão necessários investimentos na malha atual, na via permanente, bem como na conclusão de variantes de contorno e acessos.

Esta questão deverá ser objeto de estudo específico, embasado em argumentos técnicos e econômicos, visando definir a transição entre a atual malha de 1,00 m e a malha futura, ou mesmo redefinir a concepção da nova malha de bitola 1,60 m.

Não obstante, procedeu-se a uma primeira estimativa dos recursos envolvidos na recuperação/modernização das linhas da FCA e na construção de variantes e acessos, baseados nas seguintes considerações.

Em função das condições da linha, as intervenções foram orçadas com base nos seguintes critérios: substituição de 10% dos trilhos; substituição de 40% dos dormentes; substituição de 40% das placas de apoio, tirefonds e fixações; substituição de 30% do lastro; e nivelamento e alinhamento da linha em 40% da extensão.

Os orçamentos foram estimados a preços de dezembro/2012:

- para a recuperação/modernização da Linha Norte, de Salvador a Propriá, o orçamento estimado é de R$ 195 milhões;
- para a Linha Sul, de Mapele a Monte Azul, estima-se R$ 321 milhões;
- para a Linha Centro, de Alagoinhas a Juazeiro/Petrolina, são R$ 166 milhões;
- considerou-se R$ 20 milhões para os diversos ramais e acessos.

Chegou-se assim a um orçamento total de R$ 701 milhões, com um custo médio por quilometro de R$ 357,7 mil, conforme apresentado no Quadro 12.

Para as variantes, foram consultados os projetos em implantação pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), em convênio com as Prefeituras, com recursos do Projeto Piloto de Investimentos (PPI) e do Programa Nacional de Segurança de Áreas Urbanas (PRONURB).

Os orçamentos das obras são:

- Variante de Contorno de Cachoeira/São Felix, visando eliminar o tráfego ferroviário das áreas centrais das duas cidades: R$ 150 milhões (obra do PAC – paralisada);
- Variante de Alagoinhas, visando eliminar interferências urbanas do tráfego ferroviário: R$ 52 milhões (obra do PAC – paralisada);
- Variante de Santo Amaro, visando eliminar interferências urbanas do tráfego ferroviário: R$ 35 milhões (obra do PAC – paralisada);
- Variante de Camaçari – Araújo Lima, ligando o Polo Petroquímico ao Porto de Aratu e, assim, eliminando interferências urbanas em Candeias e Simões Filho: R$ 118 milhões (obra do PAC 2 - paralisada, entretanto com conclusão prevista para 2015);
- Ramal de Feira de Santana, até Conceição da Feira na Linha Sul da FCA: R$ 135 milhões (conforme estimado no PNLT).

Os principais acessos em consideração são:

- Acesso ao Terminal Dias Branco (TPC), em Aratu: R$ 20 milhões (sem projeto – custo estimado);
- Acesso ao Porto de Juazeiro: R$ 102 milhões (sem projeto – custo estimado);
- Acesso ao Porto de Salvador, visando à recuperação do trecho de Calçada ao Porto: R$ 60 milhões (conforme estimado no PNLT).

Estas obras totalizam R$ 672 milhões, conforme também apresentado no Quadro 12.

Quadro 12
MALHA DA FCA - RECUPERAÇÃO/MODERNIZAÇÃO
Em R$ Milhão

DESCRIÇÃO	LINHA (KM)	DESVIOS (KM)	VALOR (R$ Milhão)
RECUPERAÇÃO DA VIA PERMANENTE E DESVIOS			
Linha Norte - Salvador-Propriá	537,0	8,0	195,0
Linha Sul - Mapele-Monte Azul	854,0	43,0	320,7
Linha Centro - Alagoinhas-Juazeiro/Petrolina	450,0	14,0	165,8
Diversos - Ramais e Acessos	55,0	0,0	19,7
SUBTOTAL DA VIA	1.896,0	65,0	701,2
CONSTRUÇÃO DE VARIANTES, RAMAIS E ACESSOS			
Cachoeira/São Felix	17,0	-	150,0
Alagoinhas	24,0	-	52,0
Santo Amaro	9,7	-	34,6
Camaçari - Araujo Lima	18,7	-	117,6
Feira de Santana - Conceição da Feira	30,0	-	135,0
Terminal Dias Branco (TPC)	4,0	-	20,4
Porto de Juazeiro	20,0	-	102,1
Porto de Salvador (Calçada - Porto)	2,0	-	60,0
SUBTOTAL DE VARIANTES E ACESSOS	125,4	-	671,7
TOTAL DA FCA NA BAHIA			**1.372,8**

Ainda que esta seja uma estimativa preliminar, verifica-se que os custos de recuperação e modernização da malha da FCA na Bahia situam-se na faixa de R$ 1,4 bilhões, valor significativamente inferior aos custos de R$ 22,9 bilhões previstos no PIL para a implantação da malha de bitola larga.

Estudos Ferroviários

No tocante à implantação da Ferrovia de Integração Oeste – Leste (FIOL) propõe-se o seguinte estudo:

- Estudo de viabilidade técnica, econômica, financeira e ambiental (EVTEA) de alteração do traçado da FIOL, mediante a implantação de ligação ferroviária direta da FICO com a FIOL, entre Campinorte (GO) e Correntina (BA), visando reduzir em 380 km o trajeto dos produtos agrícolas para exportação (soja e milho), entre a região Centro Oeste e o Porto Sul.

Com relação às Ferrovias do PIL e à FCA, em função das análises realizadas, são recomendados os seguintes estudos técnicos e econômicos:

- Estudo de definição sobre a futura situação da malha ferroviária da Bahia, destinado a responder se as Linhas Norte, Sul e Centro da FCA na Bahia, em bitola de 1,00 m, devem ser desativadas e erradicadas, sendo substituídas pela nova malha de bitola 1,60 proposta no PIL, ou se devem ser recuperadas, modernizadas e capacitadas para atender às demandas projetadas, como opção viável às propostas do PIL. O estudo destina-se igualmente a definir

como se dará a transição entre a malha atual de 1,00 m e a malha futura de 1,60 m, caso a solução do PIL venha a ser mantida;

- Estudo de definição de como ficam as obras de melhorias nas Linhas Norte, Sul e Centro em bitola de 1,00 m da FCA na Bahia, bem como as obras que estão no estágio de construção, como as obras de novas variantes e acessos ferroviários, com objetivo de aumentar a eficiência dos transportes e reduzir as interferências com o tráfego urbano das cidades da região do Recôncavo Baiano.
- Estudo de viabilidade técnica, econômica, financeira e ambiental (EVTEA) da implantação de nova ferrovia em bitola de 1,60 m entre Parnamirim (PE) – Petrolina (PE) / Juazeiro (BA) – Feira de Santana (BA) – Salvador (Porto de Aratu), conforme previsto no PIL, em contraposição à recuperação da Linha Centro da FCA, em bitola de 1,00 m. Essa nova ferrovia se entroncaria com a Ferrovia Nova Transnordestina em Parnamirim. Na Bahia essa ferrovia atende à proposta de integração dos transportes da Hidrovia do Rio São Francisco com o Porto de Aratu.
- Estudo de adequação do Plano de Vias dos 291 km do segmento da FIOL comum ao traçado da nova ligação Belo Horizonte – Salvador, para pátios de cruzamento com comprimento de 3.500 m e de sua capacidade para atender ao incremento do número de trens por dia previstos dessa nova ferrovia. A análise operacional é necessária devido à diferença de rampa entre o traçado da nova ligação, que de 1,00% no sentido Belo Horizonte, e na FIOL de 1,45%. A análise operacional é também necessária devido à diferença de carga máxima permitida pela via permanente, que na nova ligação é de 37,5 t/eixo e na FIOL é de 32,5 t/eixo.
- Estudo de levantamento das principais empresas interessadas em construir terminais de carga e descarga de mercadorias e em operar trens utilizando a nova configuração ferroviária na Bahia com a construção das ferrovias em bitola de 1,60 m.
- Com os subsídios dos estudos recomendados acima, elaboração de um plano de implantação das melhores propostas de investimentos que atendam às necessidades estratégicas de logística de transportes do Estado da Bahia pela sua futura malha ferroviária.

O Quadro 13 a seguir apresenta os orçamentos e prazos para os estudos recomendados.

Quadro 13
ESTUDOS FERROVIÁRIOS
Em R$ Milhão

DESCRIÇÃO	TIPO	PRAZO (mês)	VALOR (R$ Milhão)
Estudo de alteração do traçado da FIOL, de Campinorte a Correntina	EVTEA	7	7,0
Definição sobre a futura situação da malha ferroviária da Bahia: recuperação e modernização da malha de 1,00 m ou implantação da malha de 1,60 proposta no PIL	Estudo Técnico - Econômico	6	10,0
Definição das Melhorias na Malha de 1,00 m, caso seja mantida: recuperação da via permanente e construção de variantes e acessos	Estudo Técnico - Econômico	12	12,0
Estudo do Corredor Parnamirim - Petrolina/Juazeiro - Porto de Aratú	EVTEA	12	6,0
Adequação do Plano de Vias da FIOL no segmento de 291 km comum com a nova ferrovia Belo Horizonte - Salvador	Estudo Técnico	6	1,0
Levantamento das Empresas interessadas em construir terminais e operar trens na malha de bitola 1,60 m	Estudo	6	0,6
Plano de Implantação das propostas de investimento ferroviário na Bahia	Estudo	3	0,5
TOTAL			**37,1**

2.3 – Modal Portuário

2.3.1 - Introdução

O sistema portuário da Bahia compreende três conjuntos de portos:
- Os portos da Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA);
- Os terminais privados;
- O complexo portuário conhecido como Porto Sul, a ser implantado em Aritaguá, no Município de Ilhéus.

Sob a administração da CODEBA encontram-se os portos de Salvador, Aratu e Ilhéus.

Os terminais privados localizados na Baia de Todos os Santos são:
- TEMADRE (Terminal Madre de Deus ou Terminal Aquaviário Almirante Alves Câmara), do sistema PETROBRÁS;

- TRBA (Terminal de Regaseificação da Bahia), localizado perto da Ilha do Frade e destinado a receber gás natural liquefeito, também do sistema PETROBRÁS;
- TPC (Terminal Portuário Cotegipe Ltda.), no canal do mesmo nome, pertencente à Companhia Dias Branco;
- Terminal da Gerdau-Usiba;
- Terminal da Dow Brasil Nordeste;
- Terminal Portuário Privativo Miguel de Oliveira, também conhecido como Terminal da Ponta da Laje ou Terminal da Ford.

Adicionalmente, três terminais estão sendo planejados na região do Canal de Cotegipe:
- Terminal marítimo da empresa Braskem ;
- Cais da empresa GDK;
- Cais de uso múltiplo da Bahia Terminais.

No Litoral Sul da Bahia, estão localizados dois terminais privativos relacionados com a celulose:
- Terminal de Barcaças Luciano Villas Boas Machado, localizado em Caravelas, ligado ao grupo Aracruz-Fíbria;
- Terminal Marítimo de Belmonte, ligado à operação da empresa Veracel.

O Porto Sul, a ser implantado no município de Ilhéus, será composto do terminal de minério de ferro da BAMIN (Bahia Mineração SA) e, adjacente a ele, de uma Zona de Apoio Logístico (ZAL) e respectivo terminal público de uso múltiplo, mas essencialmente graneleiro.

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 de Monte Serrat e a Ponta de Santo Antônio.

O sistema viário municipal que dá acesso ao porto é formado por vias pavimentadas interligando o porto ao chamado Acesso Norte de Salvador (BR-324). Uma via expressa com 3,5 km, financiada com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), está em fase adiantada de implantação. O acesso ferroviário, pelas linhas da Ferrovia Centro-Atlântica S.A. (FCA) até a Estação de Calçada, está desativado.

As instalações de acostagem do Porto de Salvador são divididas em: Cais Comercial, Cais de Ligação e Cais de Água de Meninos, perfazendo um total de 2.082 m de comprimento. Ao todo são dez berços de atracação.

O porto atende a movimentação de passageiros (no Cais Comercial) e de carga.

No tocante a carga, o Porto de Salvador é essencialmente um porto de contêineres.

Em 2012, a movimentação foi de cerca de 3,6 milhões toneladas, apresentando desde 2000 uma forte tendência de crescimento. As principais mercadorias movimentadas são celulose, concentrado de cobre, peças e equipamentos, trigo, asfalto e granito.

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.

O principal acesso rodoviário é a rodovia BR-364, na qual há um trevo no km 32 pelo qual se acessa a Via Matoin, que conduz ao porto. A outra via de acesso é o chamado Canal de Tráfego, com 25 km, que liga o porto diretamente ao Polo Petroquímico de Camaçari.

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

As instalações de acostagem compreendem o Terminal de Granéis Sólidos e o Terminal de Granéis Líquidos e Gasosos. O Terminal de Granéis Sólidos (TGS) é composto de um píer com dois berços e um píer com um berço. O Terminal de Granéis Líquidos e Gasosos é composto do Terminal de Granéis Líquidos (TGL), com um píer com dois berços, e Terminal de Produtos Gasosos (TPG), com um píer com um berço.

Observa-se, assim, que o Porto de Aratu é essencialmente um porto graneleiro, com predominância de granéis líquidos destinados ao Polo de Camaçari.

Em 2012 movimentou cerca de 5,8 milhões toneladas, com forte tendência de crescimento. As principais mercadorias movimentadas são concentrado de cobre, uréia, coque de carvão escória, fertilizantes, clínquer, nafta, rocha fosfática, manganês, magnesita e minério de ferro.

Porto de Ilhéus

O Porto de Ilhéus está localizado na Ponta do Malhado, cidade de Ilhéus, litoral sul do Estado da Bahia.

O acesso rodoviário é feito pela rodovia BR-101, em conexão com as rodovias BR-415 em Itabuna e BA-262 em Uruçuca, e por vias urbanas que conduzem ao porto.

Não existe ligação ferroviária ao Porto de Ilhéus.

As instalações de acostagem compreendem um cais, com 432 m de extensão, e três berços.

Em 2012 movimentou cerca de 0,5 milhões toneladas, porém não apresenta uma história regular, devido ao fato de ser muito usado oportunisticamente por cargas específicas por curtos períodos de tempo. As principais mercadorias movimentadas são soja em grãos, níquel, óxido de magnésio, amêndoas de cacau.

Portos Privados

Dentre os portos privados destaca-se o TEMADRE, localizado na Ilha de Madre de Deus, pelo qual a PETROBRÁS movimenta anualmente cerca de 19 milhões toneladas, volume superior à soma dos demais portos do Estado.

Em segundo lugar se posiciona o TPC (Terminal Portuário Cotegipe), que importa trigo, para uso próprio do Grupo Dias Branco, e exporta soja e farelo de propriedade de terceiros.

Os demais terminais da Baia de Todos os Santos são:

- Dow – exporta produtos químicos de sua fabricação;
- Gerdau Usiba – atende carga própria e de terceiros;

- Ford – atende a Ford e deverá atender também a JAC.

Com relação aos terminais no Litoral Sul da Bahia, tem-se:
- Aracruz-Fibria – movimenta cavacos de madeira em Caravelas;
- Belmonte – embarca celulose da Veracel para exportação pelo Portocel/ES.

2.3.2 – Principais Gargalos Portuários

O sistema de portos organizados geridos 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 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 contêineres em cerca de 500 m de cais e aterro de cerca de 100.000 m². Em Aratu, também se verificou uma obra de dragagem que deverá ser completada. As obras de recuperação do Terminal de Granéis Sólidos são, no entanto, apenas de emergência e não significarão melhorias operacionais significativas.

O sistema privado tem mostrado certo dinamismo com a implantação e o crescimento do TPC, a implantação do novo terminal de gás natural liquefeito (TRBA) e o projeto da BAMIN, adjacente ao Porto Sul. Aparentemente, novos projetos deverão ainda se realizar na Bahia de Todos os Santos, como os terminais da Brakem, GDK e Bahia Terminais.

O projeto do Porto Sul, por sua vez, é o grande projeto do Estado no setor portuário. Ele aproveita a exportação de minério da região de Caetité e o recente desenvolvimento da soja do oeste baiano para alavancar um projeto de desenvolvimento industrial da região de Ilhéus, a exemplo de Pecém e de Suape. Os atrasos verificados no seu cronograma de implantação, motivados por atrasos na construção da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL), como também por questões ambientais, são impedimentos em vias de ser superados e compensados.

Do ponto de vista institucional, verifica-se no setor portuário que diferentes agentes atuam em paralelo, com encontros esporádicos, pouco coordenados e sem um arcabouço de planejamento conjunto:
- A CODEBA desenvolve suas atividades sem uma coordenação institucionalizada com o Estado. Recentemente, verificou-se uma ação conjunta com a municipalidade de Salvador 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 (SEINP).
- A Secretaria de Indústria, Comércio e Mineração (SICM) 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 patrimônio costeiro do Estado.

2.3.3 – Projetos Portuários

Dentro deste contexto, são apresentados a seguir os projetos portuários relevantes para o Estado da Bahia, que compreendem, de um lado, estudos de caráter geral e institucional, voltados para o

gerenciamento dos portos da Bahia, e, de outro lado, projetos de investimentos específicos para cada porto.

Estudos Gerais e Institucionais

Os estudos gerais e institucionais são descritos a seguir e resumidos no Quadro 14.

Estudo de um Órgão Gestor do Zoneamento Costeiro e sua Implementação

Observou-se que o planejamento e a gestão do sistema portuário da Bahia envolvem diversas entidades: três secretarias estaduais (SEINFRA, SEINP e SICM) e a Casa Civil, bem como, a nível federal, a SEP, a ANTAQ, a CODEBA e a Capitania dos Portos.

Grande parte dos problemas portuários poderia ser resolvida se todo o processo de aprovação e de fiscalização de implantação pudesse ser concentrado num único organismo que, por sua vez, poderia se valer de outras entidades para completar as suas avaliações.

A tarefa principal deste órgão seria a elaboração do Plano Integrado de Gerenciamento e Zoneamento Costeiro, com cuidado especial pela Baía de Todos os Santos. Este Plano seria o elemento orientador principal para a autorização de empreendimentos turísticos, industriais, de exploração mineral, de exploração pesqueira ou portuários.

O Estudo em pauta deveria decidir se um órgão existente poderia ser adaptado, ou se deveria ser criada uma entidade nova.

O escopo resumido deste Estudo seria:
- Análise das funções do órgão planejado;
- Análise do sistema administrativo estadual existente, ligado ao uso costeiro;
- Análise do sistema administrativo federal existente, ligado ao uso costeiro;
- Recomendação de uma solução após discussão com as partes interessadas;
- Detalhamento de sua organização;
- Definição institucional e jurídica;
- Processo de implantação;
- Recursos financeiros.

A seguir o órgão deverá ser organizado e seu pessoal selecionado e treinado.

Plano Integrado de Gerenciamento Costeiro

Face à situação vigente e visando ao ordenamento das ações hoje um tanto dispersas, recomenda-se desenvolver um Plano Integrado de Gerenciamento e Zoneamento Costeiro cujo escopo é resumido a seguir:
- Definição da largura da faixa terrestre e da faixa marítima que fará parte do Plano. Esta faixa dependerá essencialmente do nível de influencia do mar sobre a área costeira. Esta faixa não deverá obrigatoriamente ser a mesma em toda a costa;
- Diagnóstico da situação atual do uso da costa baiana;
- Estudo da atual demanda de uso do solo;
- Estudo da demanda futura;

- Estudo do potencial de uso de cada trecho da costa, inclusive das áreas de proteção ambiental;
- Elaboração do plano de zoneamento costeiro.

Atualização do Plano Portuário Estadual e do PDZ dos Portos da CODEBA

Em complemento, recomenda-se uma atualização do Plano Diretor Portuário do Estado e uma atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) dos Portos da CODEBA.

Quadro 14
ESTUDOS INSTITUCIONAIS PORTUÁRIOS
Em R$ Milhão

DESCRIÇÃO	PRAZO	VALOR (R$ Milhão)	PREVISÃO	SITUAÇÃO ATUAL
Estudo de um Órgão Gestor do Zoneamento Costeiro	12 meses	3,0	2015	Planejado
Implantação do Órgão Gestor do Zoneamento Costeiro	36 meses	4,0	2015-2017	Planejado
Elaboração do Plano Integrado de Gerenciamento e Zoneamento Costeiro	12 meses	6,0	2015	Planejado
Atualização do Plano Portuário Estadual - Atualização dos PDZ dos Portos da CODERBA	12 meses	3,0	2015	Planejado
TOTAL		**16,0**		

Porto de Salvador

No Porto de Salvador estão incluídas no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), duas obras, quais sejam, a adaptação do armazém para a implantação do Terminal de Passageiros (em obras) e a ampliação do quebra-mar (em licitação).

Os projetos ora indicados para o Porto de Salvador são descritos a seguir e resumidos no Quadro 15.

Estudo Integrado de Revitalização do Porto e sua Implementação

O estudo visa estabelecer uma estratégia de integração de parte ou de todo o Cais Comercial para proveito urbano, turístico ou de lazer, conforme feito em Belém, Buenos Aires, Nova York e outros portos.

Obviamente o processo deverá incluir a solução para o atendimento das cargas hoje ainda operadas no trecho, bem como a estimativa das vantagens financeiras decorrentes para a CODEBA.

Expansão do Cais de Água de Meninos

Trata-se de obra visando a expansão em pelo menos 223 m do cais existente, além do aterro de toda a área de retaguarda possível, mesmo no prolongamento deste novo cais.

Preliminarmente, deverá ser decidido pela CODEBA se serão operados dois terminais de contêineres no local; ou se haverá a expansão do TECON, recuperando o Cais de Ligação em troca do novo cais.

Ampliação do Quebra-Mar

Trata-se da complementação e/ou confirmação dos estudos em curso que visam a definição de um canal de acesso, uma bacia de evolução e a obtenção de um plano d'água calmo no local de implantação do cais. Os estudos deveriam ser ajustados para o novo comprimento do cais, o que poderia influir no comprimento do trecho adicional do quebra-mar e na concepção do canal de acesso, como da bacia de evolução.

Observa-se que o prolongamento do quebra-mar não atenderá somente o novo cais, mas virá corrigir uma situação hoje existente no cais atual, de agitação do plano d'água, quando as ondas de sudeste penetram na Bahia de Todos os Santos.

Reforma do Sistema de Descarga de Trigo

Este projeto, a cargo dos Moinhos que operam em Salvador, deverá considerar a implantação de um sistema moderno de descarga de grãos, implicando no transporte do trigo por meio de correias transportadoras até o local de armazenagem.

O projeto deveria se localizar no Cais de Ligação, se este voltar para a CODEBA, ou no local usado atualmente.

Em paralelo, conversações deveriam se desenvolver com os Moinhos para sua relocação em zonas não urbanas, de preferência Aratu.

Ampliação dos Pátios de Estacionamento de Caminhões

Esta ampliação dos pátios de caminhões deverá ser precedida de um estudo amplo de disponibilidade de áreas na retaguarda do Porto de Salvador e, em particular, do Cais de Água de Meninos, a fim de localizar os terrenos que poderiam ser liberados para a finalidade de estacionamento de caminhões. Isto deverá ser feito também à luz do planejamento da nova ponte que deverá ligar Salvador a Itaparica.

Após ter sido verificada a demanda de estacionamento de caminhões, existente e futura, poder-se-á dimensionar a necessidade de acréscimo à situação existente.

Quadro 15
PORTO DE SALVADOR
Em R$ Milhão

DESCRIÇÃO	VALOR (R$ Milhão)	PREVISÃO	SITUAÇÃO ATUAL
Estudo Integrado de Revitalização Progressiva de Parte do Porto e sua Implementação	4,0	2015	Planejado
Expansão do Cais de Água de Meninos, em 223 m e aterro da área de retaguarda	350,0	2015-2017	Planejado
Ampliação do Quebra-Mar	140,0	2015-2017	Em Licitação *
Reforma do Sistema de Descarga de Trigo	30,0	2016	Planejado
Ampliação dos Pátios de Estacionamento de Caminhões	5,0	2018	Planejado
TOTAL	**529,0**		

*Nota: * Incluido no PAC*

Porto de Aratu

Em função das análises feitas, os projetos ora indicados para o Porto de Aratu são detalhados a seguir e resumidos no Quadro 16.

Estudo da Conveniência de Revisão e Ampliação da Área do Porto Organizado

O Porto de Aratu apresenta uma capacidade limitada de desenvolvimento de sua capacidade de atracação para o futuro. A CODEBA deveria considerar a ampliação do seu potencial desenvolvendo estudos para este fim, ou decidir deixar as iniciativas portuárias cada vez mais dependentes da iniciativa privada, aliás, muito ativa e empreendedora na Bahia e isto, em grande parte, fora da área do Porto Organizado.

Complementação da Dragagem e Derrocagem

Esta obra está prevista no plano de investimentos da CODEBA e deverá complementar a obra já iniciada, trazendo o porto para uma profundidade de 15m.

Construção de Berço Adicional para Granéis Líquidos e Ampliação das Áreas de Armazenagem na Retaguarda

Este berço é necessário hoje e o será também no futuro, mesmo se e quando a Braskem vier a construir seu terminal próprio. Recomenda-se construí-lo no prolongamento do TGL, conforme indicado no PDZ, e aterrando-se a área na sua vizinhança de cerca de 69.000 m^2.

O seu comprimento deveria ser de cerca de 300 m, podendo atingir a profundidade de cerca de 18 m, sendo dragado inicialmente para 15 m.

O aterro de retaguarda, contido por enrocamento, será planejado para receber tanques de armazenagem de líquidos. O alinhamento será feito em função do berço novo que será planejado.

Modernização do TGL Atual

A modernização do TGL ocorrerá por fases e dependendo do quadro geral da demanda de operação de líquidos. Essencialmente, o TGL tem dois problemas: permitir a atracação no futuro de navios de maior porte e obter uma produtividade mais alta.

Quando a Braskem construir seu berço, liberando o TPG, e quando o berço novo, acima recomendado, se tornar disponível, Aratu disporá de dois berços para embarcações de maior porte, o que poderá ser suficiente.

Se, todavia, a Braskem atrasar na implantação do seu projeto, seria o caso de reformar e ampliar o Pier I, alongando-o e permitindo a atracação de navios maiores.

Em qualquer situação é recomendável aumentar a capacidade de bombeamento disponível em terra, com o objetivo de aumentar a produtividade e permitir o crescimento da movimentação.

Também, é recomendável executar uma obra de manutenção sustentada no pier que já está bastante antigo.

Modernização e Ampliação do Pier I do TGS e das Áreas de Retaguarda

O projeto proposto é descrito a seguir, mas a sua viabilidade dependerá da demanda verificada na época de sua realização:

- Aumento da capacidade do Pier I para receber navios de 300 m de comprimento (calado mínimo de 15 m);
- Recuperação do Pier I considerando as obras já efetuadas;
- Alargamento do Pier, se necessário, para acomodar até 5 correias transportadoras. Seriam 2 correias de importação por berço e uma correia de exportação no berço de exportação;
- Instalação de dois guindastes tipo canguru por berço ou de dois guinastes com grab descarregando para moegas móveis, com capacidade nominal para cerca de 1000 t/h;
- Instalação de um carregador com capacidade nominal de 2000 t/h ou mais, dependendo da carga que irá se definir;
- Sistema de recebimento, empilhamento e recuperação no pátio de estocagem e nos armazéns, adequado às capacidades instaladas no cais.

Implantação de um Terminal de Carga Geral e Contêineres

O Terminal seria implantado no prolongamento do atual Pier II, mas cerca de 400 m na frente da atual costa, a fim de permitir a geração de uma área de retaguarda.

A área de retaguarda do novo cais deveria ter cerca de 400 m de largura e espaço suficiente para acessos rodoferroviários. Um estacionamento de veículos deveria ser previsto, além de armazéns de carga geral e instalações complementares.

Na primeira etapa, só seria exigido um berço de 300 a 350 m e 150.000 m^2 de retaguarda. O equipamento deverá incluir 2 guindastes de pórtico ou sobre rodas de 70 t. Um porteiner ou dois seriam aconselháveis, dependendo da demanda que se consolidará.

Implantação de Áreas Estacionamento e de Triagem para Caminhões

Estas áreas deveriam ser dimensionadas ao se decidir pela construção do terminal de carga geral e contêineres e a partir da consolidação, no futuro, da operação de fertilizantes. Mas pode-se prever desde já áreas para servir os diversos terminais, sendo um estacionamento central de retenção de trafego e outros menores para servir especificamente às diversas operações. Prevê-se aqui em torno de 30.000 m^2 numa primeira etapa, atingindo gradualmente 100.000 m^2.

Recuperação da Conexão Ferroviária

Esta recuperação se tornaria urgente caso se consolide o movimento de exportação de minério da região de Juazeiro. Obviamente, isto deveria ocorrer num quadro de revitalização da FCA e, no longo prazo, das novas ligações previstas no PIL.

Quadro 16
PORTO DE ARATU
Em R$ Milhão

DESCRIÇÃO	VALOR (R$ Milhão)	PREVISÃO	SITUAÇÃO ATUAL
Estudo da Conveniência da Revisão e Ampliação da Área do Porto Organizado	1,0	2015	Planejado
Complementação da Dragagem e Derrocagem, até a profundidade de 15 m	6,0	2017	Em Obras
Construção de Berço Adicional para Granéis Líquidos e Ampliação das Áreas de Armazenagem na Retaguarda	100,0	2015-2017	Planejado
Modernização do TGL Atual	50,0	2017	Planejado
Modernização e Ampliação do Pier I do TGS e das Áreas de Retaguarda	420,0	2015-2016	Planejado
Implantação de um Terminal de Carga Geral e Contêineres, com 1 berço na 1ª Etapa	300,0	2015-2017	Planejado
Implantação de Areas de Estacionamento e Triagem para Caminhões, com 30.000 m^2 na 1ª Etapa	13,0	2015	Planejado
Recuperação da Conexão Ferroviária	15,0	2018	Planejado
TOTAL	**905,0**		

Porto de Ilhéus

No Porto de Ilhéus, a curto prazo, somente está prevista uma dragagem de manutenção e, talvez, de aprofundamento, de 9 m para 10,2 m.

Os investimentos futuros dependerão do destino a ser dado ao Porto, face à implantação do Porto Sul:

- Tornar-se o porto de carga geral do Porto Sul, devendo, neste caso, juntar-se a ele, formando uma unidade portuária única em termos jurídicos e institucionais;
- Manter-se como porto alternativo, cobrindo necessidades pontuais como hoje, e atendendo a movimentação do níquel e do cacau, como cargas do seu hinterland;
- Tornar-se um porto de apoio à atividade da exploração do petróleo no mar.

Porto Sul

O projeto do Porto Sul é um projeto portuário que complementa, essencialmente, a implantação da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL), cujo trecho entre Caetité e Ilhéus já se encontra em construção.

O projeto estabelece a localização do porto a 14 km ao norte de Ilhéus, na localidade de Aritaguá.

Trata-se de uma iniciativa conjunta do Estado da Bahia e da empresa Bahia Mineração S.A. (BAMIN), mediante a qual parte das instalações será compartilhada pelo terminal privado da BAMIN, destinado à exportação de minério de ferro, e pelo porto público, cujas principais cargas esperadas são soja e outros grãos, etanol, carvão e produtos siderúrgicos (associados a uma futura usina siderúrgica), minérios e carga geral.

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

A ponte de acesso, com 3.500 m de comprimento, destina-se ao tráfego de caminhões, assim como, à passagem de correias transportadoras e de tubulações.

O projeto do Porto Sul encontra-se na fase de seleção das empresas privadas que participarão com o Estado na constituição da Sociedade de Propósito Específico (SPE) que será responsável pela construção, operação e exploração da ZAL (Zona de Apoio Logístico) e respectivas instalações portuárias. Destaca-se que nesta sociedade o Estado participará como sócio minoritário, porém possuindo uma ação do tipo “Golden Share”.

O Porto será construído em duas etapas: a primeira até o 5º ano da concessão e a segunda até o 18º ano da concessão.

A 1ª Etapa compreende:

- Infraestrutura offshore – construção parcial do quebra-mar sul, com 1.000 m; dragagem sul; balizamento e sinalização;
- Instalações de acostagem - ponte de acesso complementar à ponte da BAMIN, com seção de 9,5 m; construção do píer 1, com 300 m de comprimento por 20 m de largura;
- Equipamentos e instalações offshore – equipamentos e instalações do píer 1;
- Infraestrutura onshore – vias rodoviárias internas, peras ferroviárias, acesso ferroviário, urbanização, drenagem, hidráulica e ETA, esgoto e ETE, elétrica, rede de energia, edificações e obras civis e terraplenagem.

A 2ª Etapa compreende:

- Infraestrutura offshore – complementação da construção do quebra-mar sul, com 330 m; complementação da dragagem sul ; complementação do balizamento e sinalização;
- Instalações de acostagem – alargamento da ponte de acesso para seção de 16,5 m; complementação da construção do píer 1; construção do píer 2 e do píer 3;
- Equipamentos e instalações offshore – equipamentos e instalações do píer 2 e do píer 3;
- Infraestrutura onshore – complementação das vias rodoviárias internas, peras ferroviárias, terraplenagem e outros itens.

Os investimentos previstos, conforme estimados nos estudos realizados pelo Estado, totalizam R$ 3.026,3 milhões, sendo resumidos no Quadro 17, a seguir.

Deste total, estima-se que R$ 1.389,8 milhões sejam investidos na 1ª Etapa da construção do Porto (até o 5º ano da concessão) e R$ 1.636,5 sejam investidos na 2ª Etapa (até o 18º ano).

Quadro 17
ORÇAMENTO PARA IMPLANTAÇÃO DO PORTO SUL - ZAL E TERMINAL PORTUÁRIO
Em R$ milhões

DESCRIÇÃO	QUANTIDADE	INVESTIMENTO (R$ MILHÃO) TOTAL	1a ETAPA	2a ETAPA
1-INFRAESTRUTURA OFFSHORE				
Quebramar Sul (enrocamento)	1.330 m	637,5	478,5	159,0
Dragagem Sul	6.111.000 m^3	262,3	85,1	177,2
Balizamento e Sinalização	verba	7,9	7,9	0,0
2- INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM				
Ponte de Acesso	3.500 x 16,5 m	429,2	247,1	182,1
Pier 1 - Outros minerais e granéis agrícolas	930 x 30 m	263,0	134,1	128,9
Pier 2 - Porto Público	300 x 60 m	169,7	0,0	169,7
Pier 3 - Minério de Ferro	470 x 60 m	329,7	0,0	329,7
3- EQUIPAMENTOS E INSTALAÇÕES OFFSHORE				
Pier 1 - Outros minerais e granéis agrícolas	verba	161,3	161,3	0,0
Pier 2 - Porto Público	verba	69,2	0,0	69,2
Pier 3 - Minério de Ferro	verba	151,4	0,0	151,4
4- INFRAESTRUTURA ONSHORE				
Vias rodoviárias internas	151.200 m^2	33,0	26,9	6,1
Peras ferroviárias	80 km	132,5	27,9	104,6
Acesso ferroviário	4 km	13,9	13,9	0,0
Cercas, guaritas e segurança	54.973 m	20,0	4,4	15,6
Urbanização	verba	8,7	8,7	0,0
Drenagem	verba	9,3	9,3	0,0
Hidráulica e ETA	verba	2,9	2,9	0,0
Esgoto e ETE	verba	4,1	4,1	0,0
Elétrica - iluminação e distribuição	verba	11,4	11,2	0,2
Rede de Energia - distribuição, subestação e LT	verba	67,5	67,5	0,0
Edificações e obras civis	150 m^2	0,3	0,3	0,0
Terraplenagem	8.220.000 m^3	119,4	35,8	83,6
SUBTOTAL				
5- SERVIÇOS DE ENGENHARIA				
Projeto Executivo	verba	66,67	34,97	40,5
Estudos e Modelos Matemáticos - Quebramar	verba	8,76	*	*
Supervisão Técnica e Controle de Qualidade	verba	46,67	27,97	18,7
TOTAL		3.026,3	1.389,8	1.636,5

Fonte: Casa Civil do Governo da Bahia - Edital para Seleção de Acionistas Privados para constituição de SPE para construção, operação e exploração de ZAL e instalações portuárias em Aritaguá - Atualizado para Setembro/2013
*Nota: * incluido no projeto executivo*

Portos Privados

Os terminais que operam apenas com carga própria não foram objeto de análise, visto que as decisões de investimento dependem apenas das empresas proprietárias. Tal é o caso dos terminais da PETROBRÁS (TEMADRE e TRBA), Dow, Aracruz-Fíbria (em Caravelas) e Veracel (em Belmonte).

Com relação aos demais terminais, quais sejam Gerdau-Usiba, Ford, TPC, GDK, Brasken e Bahia Terminais, não se recomendam projetos de investimento no futuro próximo, pelo menos não antes de se definir um plano oficial de aproveitamento da área da Baía de Aratu e do Canal de Cotegipe.

2.4 – Modal Hidroviário

2.4.1 - Introdução

O Rio São Francisco nasce na Serra da Canastra em Minas Gerais, atravessa a Bahia e desemboca no Oceano Atlântico, delimitando os Estados de Sergipe e Alagoas.

Com cerca de 2.800 km de extensão, o Rio São Francisco apresenta dois estirões navegáveis: o médio, com cerca de 1.371 km, entre Pirapora-MG e Petrolina-PE/Juazeiro-BA, e o baixo, com 208 km, entre Piranhas-AL e a foz .

Na Bahia, a navegação fluvial é praticada no médio São Francisco e nos seus afluentes Rio Corrente e Rio Grande.

Não obstante, a via fluvial apresenta sérios problemas, que inibem sua maior utilização:

- A profundidade da lâmina d'água nem sempre apresenta o mínimo (1,5 m) necessário à navegação;
- O rio erode as margens provocando desmoronamentos e assoreamento;
- Devido ao assoreamento, o canal navegável é sujeito a mudanças, exigindo ajustes regulares na sua definição e na sua sinalização.

Em 2012, somente cerca de 55.000 toneladas foram movimentadas na via navegável, consistindo essencialmente de caroço de algodão, embarcado em Muquém - Ibotirama e descarregado em Petrolina.

A frota utilizada é limitada pelas características da eclusa de Sobradinho, sendo composta de comboios de um empurrador e seis chatas, duas a duas, com 120 m de comprimento e 16 m de boca.

Os dois terminais principais encontram-se no trecho baiano do Rio São Francisco: o Terminal de Muquém – Ibotirama e o Porto de Juazeiro. O porto pernambucano de Petrolina encontra-se do outro lado do rio, na cidade do mesmo nome.

No Terminal Muquém – Ibotirama a empresa Icofort dispõe de instalações de armazenagem e de carregamento direto de caroço de algodão para barcaças.

O Porto de Juazeiro dispõe de um cais de 700 m para operação de barcaças e de amplo pátio para a circulação de caminhões e operação de cargas. Entretanto, encontra-se ocioso, visto que a carga vinda de Muquém é descarregada no vizinho porto de Petrolina.

Do ponto de vista de transporte, o Rio é administrado pela Administração da Hidrovia do Rio São Francisco (AHSFRA), que é responsável pelo balizamento, dragagem do canal, monitoramento batimétrico, monitoramento dos processos de assoreamento, controle da estabilidade de margens, realização de obras necessárias à navegação.

No Estado da Bahia, os órgãos envolvidos com o transporte hidroviário são: a Secretaria de Infraestrutura (SEINFRA); a Secretaria de Planejamento (SEPLAN); e a Secretaria Extraordinária da Indústria Naval e Portuária (SEINP), que é responsável especificamente pelo Porto de Juazeiro, que foi concedido ao Estado.

2.4.2 – Principais Gargalos Hidroviários

O principal gargalo à navegação no Rio São Francisco decorre das próprias características da via navegável, conforme já observado acima: profundidade de lâmina d'água; erosão das margens, desmoronamentos e assoreamento; instabilidade do canal navegável, o que exige ajustes regulares na sua definição e na sua sinalização.

Estes problemas tem sido objeto de investimentos federais, inclusive no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

2.4.3 – Projetos Hidroviários

Os projetos hidroviários contemplados para o Corredor do Rio São Francisco, conforme o 8º Balanço do PAC, são apresentados a seguir:

- Dragagem e Sinalização – Valor não divulgado – Ação Preparatória;
- Dragagem Meleiro, Limoeiro e Outros Pontos Críticos – R$ 11,3 milhões no período 2011-2014 – Em Execução;
- Estudos e Projetos de Terminais de Carga - Valor não divulgado – Ação Preparatória

2.5 – Modal Aeroviário

2.5.1 - Introdução

O sistema aeroviário da Bahia é composto de 80 aeródromos, porém a movimentação de passageiros está concentrada em cinco aeroportos, com capacidade para aeronaves de maior porte e estrutura de terminal de passageiros. Três desses aeroportos são administrados pela INFRAERO - Salvador, Ilhéus e Paulo Afonso - e dois são administrados pelo Governo do Estado, tendo sua gestão concedida a empresas particulares - Lençóis e Porto Seguro.

Além destes cinco principais aeroportos, destacam-se alguns equipamentos de menor porte, como os terminais em Barreiras, Bom Jesus da Lapa, Guanambi e Vitória da Conquista, bem como o aeroporto do Hotel Transamérica.

Atualmente o aeroporto de Salvador representa, em média, 5% do volume total de passageiros transportados nos aeroportos da INFRAERO, correspondendo ao único aeroporto do nordeste no ranking dos 10 maiores terminais que transportaram passageiros em voos domésticos e internacionais entre os anos de 2010 e 2012.

No tocante a cargas, em 2012 a movimentação total dos aeroportos da Bahia foi da ordem de 31 mil toneladas.

Neste ano, o aeroporto de Salvador movimentou 30 mil toneladas, apesar de vir apresentando desempenho decrescente, com participação de apenas 2 % da movimentação de mercadorias nos aeroportos da INFRAERO.

Por outro lado, destacam-se alguns aeroportos regionais que realizaram transporte de cargas, no período 2010 – 2012, ainda que não operassem voos regulares: lhéus, Porto Seguro, Barreiras, Lençóis, Vitória da Conquista e Paulo Afonso, além de dois aeroportos privados (Hotel Transamérica e Terravista, situados em Porto Seguro). Em 2010 estes aeroportos movimentaram 728 toneladas de cargas.

Com exceção dos aeroportos administrados pela INFRAERO, a gestão dos aeródromos é empreendida pelo Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia (DERBA), através de sua Diretoria de Construção e Manutenção.

Destes aeroportos, cinco estão concedidos à iniciativa privada, cujos contratos são regidos pela Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (AGERBA):

- Barreiras, administrado pela CONTRATEC;
- Lençóis, Porto Seguro e Teixeira de Freitas, administrado pela SINART;
- Valença, administrado pela MPE.

Ressalte-se que, todos os aeródromos podem ser fiscalizados pelo DERBA e pela ANAC.

O Programa de Investimentos em Logística (PIL), lançado em 2012, contempla, além da concessão de aeroportos, investimentos em aeroportos regionais e estaduais com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) e do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA).

No Estado da Bahia estão previstos na primeira fase do PIL investimentos no aeroporto de Salvador, bem como em 20 aeroportos estaduais, sendo 2 geridos pela INFRAERO (Ilhéus e Paulo Afonso) e 18 administrados pelo Governo do Estado.

Por outro lado, o Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia (PDAeroBahia), apresentado em 2012, selecionou 15 aeroportos para investimentos prioritários e 13 aeroportos complementares.

O Quadro 18 a seguir relaciona os 15 aeroportos prioritários do Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia e os 18 aeroportos estaduais que receberão recursos do PIL.

Observa-se que o Governo Federal incorporou seis aeroportos distintos dos selecionados no plano já desenvolvido pelo Estado: Cipó, Itaberaba, Jacobina, Maraú, Santa Maria de Vitória, Santo Antônio de Jesus. Já o PDAeroBahia aponta três aeroportos que não constam no PIL: Esplanada, Senhor do Bonfim e Valença.

Quadro 18
AEROPORTOS ESTADUAIS PRIORITÁRIOS

SIGLA ICAO	AEROPORTOS PRIORITÁRIOS - P.D.AERO. BAHIA	SIGLA ICAO	AEROPORTOS PRIORITÁRIOS - PIL
SNBR	Aeroporto de Barreiras	SNBR	Aeroporto de Barreiras
SBLP	Aeroporto de Bom Jesus da Lapa	SBLP	Aeroporto de Bom Jesus da Lapa
SNJD	Aeroporto de Feira de Santana	SNIO	Aeroporto de Cipó
SNGI	Aeroporto de Guanambi	SNJD	Aeroporto de Feira de Santana
SNIT	Aeroporto de Ibotirama	SNGI	Aeroporto de Guanambi
SNIC	Aeroporto de Irecê	SNIT	Aeroporto de Ibotirama
SNJK	Aeroporto de Jequié	SNIC	Aeroporto de Irecê
SBLE	Aeroporto de Lençóis	SNIB	Aeroporto de Itaberaba
SBPS	Aeroporto de Porto Seguro	SNJB	Aeroporto de Jacobina
-	Aeroporto de Senhor do Bonfim	SNJK	Aeroporto de Jequiê
SNSE	Aeroporto de Sento Sé	SBLE	Aeroporto de Lençois
SNTF	Aeroporto de Teixeira de Freitas	SNMR	Aeroporto de Maraú
SNVB	Aeroporto de Valença	SBPS	Aeroporto de Porto Seguro
SBQV	Aeroporto de Vitória da Conquista	SNVD	Aeroporto de Santa Maria de Vitória
SNES	Aeroporto Esplanada - Sítio Litoral Norte	-	Aeroporto de Santo Antônio de Jesus
		SNSE	Aeroporto de Sento Sé
		SNTF	Aeroporto de Teixeira de Freitas
		SNQV	Aeroporto de Vitória da Conquista

Fonte: Elaboração Própria com Base em Dados da EPL (2013) e PDAero Bahia (2012).

2.5.2 – Principais Gargalos Aeroviários

O principal gargalo identificado em certos aeroportos refere-se à sua localização na área urbana, sem oferecer possibilidade de expansão futura. Tal é o caso dos aeroportos de Bom Jesus da Lapa, Jequié, Vitória da Conquista e Ilhéus.

Mesmo no caso de aeroportos localizados fora do centro urbano ou em áreas rurais, o controle do uso do solo no entorno constitui um desafio a ser enfrentado pelas Prefeituras, bem como o suprimento de infraestrutura básica de transporte / acessos, água e esgoto.

De modo geral os aeroportos da Bahia sofrem restrições em função das características das pistas de pouso e seu estado de conservação, das condições operacionais e dos equipamentos disponíveis.

Desta forma, os projetos previstos compreendem:
- Construção de novos aeroportos;
- Ações de preservação do entorno de aeroportos existentes;

- Realização de obras em aeroportos existentes;
- Desenvolvimento de novas concessões aeroportuárias

2.5.3 – Projetos Aeroviários do PIL

Considerando os novos investimentos do Governo Federal, no Programa de Investimentos em Logística (PIL), e os aeroportos selecionados para receber recursos, segue-se a descrição dos projetos aeroviários importantes para a logística estadual.

Barreiras

No aeroporto de Barreiras, através dos recursos do PROFAA e do PAC, estão previsto investimentos para:

- ampliação da pista de pouso para 2.300 m x 45 m;
- ampliação e revitalização do balizamento noturno;
- adequação da drenagem no entorno do pátio de estacionamento das aeronaves.

Além disso, são necessários investimentos na melhoria da infraestrutura (rede pública de água e esgoto), além do controle ambiental do aterro sanitário, da área de despejo de resíduos e do abatedouro de aves, existentes nas proximidades, bem como a melhoria dos acessos ao aeroporto.

O investimento previsto é de R$ 4.120 mil, correspondendo a:

• Pista de pouso e decolagem	R$ 1.340 mil
• TPS - Terminal de passageiros e serviços	R$ 640 mil
• Carro de combate a incêndio	R$ 1.800 mil
• Pátio de estacionamento de aeronaves	R$ 340 mil

Bom Jesus da Lapa

O aeroporto de Bom Jesus da Lapa está inserido na área urbana, sem possibilidades de expansão. Seu território está cercado por loteamentos habitacionais, antenas de comunicação, árvores e uma escola, apresentando, assim, alguns obstáculos que dificultam as operações. Com isso, atualmente o aeroporto encontra-se interditado.

Nestas condições, independente de investimentos operacionais necessários, a solução a se buscar é a identificação de novo local para instalação do aeroporto, a ser construído no médio prazo.

O investimento estimado com a construção do novo aeródromo é de R$ 18 milhões, compreendendo pista de pouso e decolagem (incluindo balizamento noturno, drenagem, etc), pátio de estacionamento de aeronaves, SECINC (seção contra incêndio) e TPS (terminal de passageiros e serviços).

Os investimentos complementares em EPTA (estação prestadora de serviços de telecomunicações), PAPI (sistema de indicação de rampa de aproximação de precisão), carro de combate a incêndio e outros equipamentos tipo esteira de bagagem, raio X , etc. podem ser estimados em R$ 4 milhões.

O investimento total, portanto, é estimado em R$ 22 milhões.

Cipó

A localização do aeroporto de Cipó é vantajosa por não estar inserida no centro urbano. Por outro lado, os investimentos devem recair sobre os acessos ao equipamento, que são limitados e feitos por estrada de terra. Além da infraestrutura de acesso, devem ser consideradas a inexistência de terminal de passageiros e a má qualidade de conservação do sistema aéreo - pista, pista de taxiamento e pátio de aeronaves.

Estimam-se investimentos de R$ 5.330 mil, correspondendo a:

- Pista de pouso e decolagem R$ 1.230 mil
- TPS - Terminal de passageiros e serviços R$ 250 mil
- SECINC – Seção contra incêndio R$ 180 mil
- Carro de combate a incêndio R$ 1.800 mil
- Pátio de estacionamento de aeronaves R$ 180 mil
- Balizamento Noturno R$ 450 mil
- EPTA/PAPI - Serviço de Telecomunicações e Indicador de Rampa de Aproximação R$ 1.240 mil

Feira de Santana

Feira de Santana apresenta uma enorme capacidade de abrigar e consolidar plataformas logísticas, integrando os modais de transporte e fornecendo suporte para o escoamento e distribuição de produtos em escala regional, nacional e internacional.

Nesse sentido, os investimentos no transporte aéreo do município são empreendidos com o intuito de torná-lo um hub logístico, capaz de receber voos comerciais regionais regulares e auxiliar no escoamento das cargas do aeroporto da capital.

Os recursos destinam-se a ampliar o aeroporto e investir na exploração comercial e de serviços em suas áreas.

Entre as principais ações a serem executadas pelo Estado destacam-se:

- Implantação de serviços de Salvamento e Combate a Incêndio (SCI) de categoria 4, com acesso à pista de pouso e decolagem;
- aquisição de veículo contra incêndio tipo AP2 e disponibilização de veículo contra incêndio tipo AC23.

Os investimentos a serem feitos pela Concessionária (Consórcio UTC / SINART) são:

- ampliação da pista para 2.200 m x 45 m e adequação do PCN para operações de aeronaves do tipo BOEING 737/700 e AIRBUS 319;
- implantação de novo pátio com cinco posições de estacionamento;
- implantação de sistema de pistas de rolamento para circulação e acesso às novas instalações;
- construção do novo terminal de passageiros, com área de 3.500 m²;
- implantação de novo Posto de Abastecimento (PAA).

Os investimentos totais previstos são de R$ 5.750 mil, correspondendo a:

- Pista de pouso e decolagem R$ 1.600 mil
- TPS - Terminal de passageiros e serviços R$ 250 mil

- SECINC – Seção contra incêndio R$ 180 mil
- Carro de combate a incêndio R$ 1.800 mil
- Pátio de estacionamento de aeronaves R$ 230 mil
- Balizamento Noturno R$ 450 mil
- EPTA/PAPI - Serviço de Telecomunicações e Indicador de Rampa de Aproximação R$ 1.240 mil

Guanambi

Atualmente o aeroporto de Guanambi encontra-se sob administração da Prefeitura, não operando transporte aéreo regular.

Os recursos para investimento visam almejar a retomada de suas operações, direcionando-se à adequação do terminal de passageiros, à manutenção do sistema aéreo, padronizando o tamanho da pista e atendendo às normas de segurança.

Além disso, a Prefeitura deve manter um rigoroso controle na ocupação do entorno do aeroporto, que se encontra limitado para expandir sua pista, além das formações montanhosas a sudeste da pista, na direção da cabeceira 32.

Os investimentos são estimados em R$ 4.880 mil, correspondendo a:

- Pista de pouso e decolagem R$ 750 mil
- TPS - Terminal de passageiros e serviços R$ 250 mil
- SECINC – Seção contra incêndio R$ 180 mil
- Carro de combate a incêndio R$ 1.800 mil
- Pátio de estacionamento de aeronaves R$ 210 mil
- Balizamento Noturno R$ 450 mil
- EPTA/PAPI - Serviço de Telecomunicações e Indicador de Rampa de Aproximação R$ 1.240 mil

Ibotirama

O aeroporto de Ibotirama nunca operou transporte aéreo regular. Está situado a 1,5 km do centro da cidade, praticamente no entroncamento das BR-242 e BA-160. Com uma área patrimonial de 16 hectares, dispõe, apenas, do sistema aéreo (pista de pouso, pista de táxi e pátio de aeronaves).

Os investimentos são estimados em R$ 5.360 mil, correspondendo a:

- Pista de pouso e decolagem R$ 1.230 mil
- TPS - Terminal de passageiros e serviços R$ 250 mil
- SECINC – Seção contra incêndio R$ 180 mil
- Carro de combate a incêndio R$ 1.800 mil
- Pátio de estacionamento de aeronaves R$ 210 mil
- Balizamento Noturno R$ 450 mil
- EPTA/PAPI - Serviço de Telecomunicações e Indicador de Rampa de Aproximação R$ 1.240 mil

Irecê

O aeroporto de Irecê opera aviação geral e não há estrutura para movimentação de carga.

Até 2015 o governo deverá realizar diversos investimentos para promover o desenvolvimento urbano e social da cidade por meio de projetos de inclusão social, abastecimento de água, obras de saneamento básico, entre outros.

Nesse contexto, os investimentos no aeroporto poderão resultar em alternativas de deslocamento rápido para toda a região de influência de Irecê, integrando o sertão às demais regiões da Bahia.

Estes investimentos são estimados em R$ 4.980 mil, correspondendo a:

- Pista de pouso e decolagem R$ 850 mil
- TPS - Terminal de passageiros e serviços R$ 250 mil
- SECINC – Seção contra incêndio R$ 180 mil
- Carro de combate a incêndio R$ 1.800 mil
- Pátio de estacionamento de aeronaves R$ 210 mil
- Balizamento Noturno R$ 450 mil
- EPTA/PAPI - Serviço de Telecomunicações e Indicador de Rampa de Aproximação R$ 1.240 mil

Itaberaba

O aeroporto de Itaberaba está numa área rural, com acesso pela BA-488, situado a 10 km do centro urbano da cidade. Exercendo influência sobre as cidades de Ipirá, Iaçu e Milagres, opera aviação geral.

Considerando que o aeroporto situa-se em zona rural, há a possibilidade de expansão em todas as direções. Por outro lado, o equipamento necessita de condições básicas de infraestrutura (água, esgoto, coleta de lixo) e de sistema terrestre (terminal de passageiros). Ademais, a principal via de acesso deve ser revista, uma vez que possui apenas uma faixa de circulação por sentido da via.

O investimento previsto é de R$ 4.900 mil, correspondendo a:

- Pista de pouso e decolagem R$ 750 mil
- TPS - Terminal de passageiros e serviços R$ 250 mil
- SECINC – Seção contra incêndio R$ 180 mil
- Carro de combate a incêndio R$ 1.800 mil
- Pátio de estacionamento de aeronaves R$ 230 mil
- Balizamento Noturno R$ 450 mil
- EPTA/PAPI - Serviço de Telecomunicações e Indicador de Rampa de Aproximação R$ 1.240 mil

Jacobina

O aeroporto de Jacobina encontra-se a 4 km do perímetro urbano, com acesso pela BR-324, estando numa área rural com poucas habitações. Entretanto as possibilidades de expansão do aeroporto são apenas na direção da cabeceira 14, sendo importante que o poder municipal exerça o controle de ocupação do solo de entorno do equipamento.

Os investimentos propostos montam em R$ 5.360 mil, compreendendo:

- Pista de pouso e decolagem R$ 1.230 mil
- TPS - Terminal de passageiros e serviços R$ 250 mil
- SECINC – Seção contra incêndio R$ 180 mil

- Carro de combate a incêndio R$ 1.800 mil
- Pátio de estacionamento de aeronaves R$ 210 mil
- Balizamento Noturno R$ 450 mil
- EPTA/PAPI - Serviço de Telecomunicações e Indicador de Rampa de Aproximação R$ 1.240 mil

Jequié

Apesar das boas instalações do terminal de passageiros e de algumas de suas dependências, o aeroporto de Jequié está envolvido pela cidade, com a proximidade de obstáculos naturais e não naturais (antenas, linhas de postes, residências) que inibem a sua expansão.

Por outro lado, a expressividade industrial, mineral e comercial da cidade justifica a instalação de estruturas logísticas integradas. O investimento no aeroporto poderia agregar valor aos processos produtivos das fábricas instaladas, elevando a velocidade de distribuição dos produtos.

Nessa perspectiva, alguns estudos como o do PAEBA (2001) e o do PDAeroBahia (2012) já sugerem a busca de um novo território na cidade, para construção de um novo aeroporto que poderá alavancar, ainda mais, o desenvolvimento logístico-industrial da região.

Não obstante, enquanto a questão não está suficientemente discutida, recomenda-se o investimento nas instalações atuais, com um valor estimado em R$ 5.360 mil:

- Pista de pouso e decolagem R$ 1.230 mil
- TPS - Terminal de passageiros e serviços R$ 250 mil
- SECINC – Seção contra incêndio R$ 180 mil
- Carro de combate a incêndio R$ 1.800 mil
- Pátio de estacionamento de aeronaves R$ 210 mil
- Balizamento Noturno R$ 450 mil
- EPTA/PAPI - Serviço de Telecomunicações e Indicador de Rampa de Aproximação R$ 1.240 mil

Lençóis

Apesar de o aeroporto de Lençóis estar em bom estado de conservação, recursos poderão ser destinados a ampliar a pista, permitindo que aeronaves de maior porte operem no terminal, como os da AIRBUS 320 e outros modelos da BOEING 737.

A prefeitura também deve atentar para as áreas de entorno do aeroporto, evitando instalações que prejudiquem a expansão futura do sítio.

O investimento estimado é de R$ 5.110 mil, correspondendo a:

- Pista de pouso e decolagem R$ 1.080 mil
- TPS - Terminal de passageiros e serviços R$ 180 mil
- SECINC – Seção contra incêndio R$ 180 mil
- Carro de combate a incêndio R$ 1.800 mil
- Pátio de estacionamento de aeronaves R$ 180 mil
- Balizamento Noturno R$ 450 mil
- EPTA/PAPI - Serviço de Telecomunicações e Indicador de Rampa de Aproximação R$ 1.240 mil

Maraú

O aeroporto de Maraú está desativado. Não há sistema de taxiamento, pátio, sistema terrestre, sistema de auxílio à navegação e nem estrutura de apoio.

O investimento na reativação do aeroporto é estimado em R$ 5.750 mil, sendo:

- Pista de pouso e decolagem R$ 1.600 mil
- TPS - Terminal de passageiros e serviços R$ 250 mil
- SECINC – Seção contra incêndio R$ 180 mil
- Carro de combate a incêndio R$ 1.800 mil
- Pátio de estacionamento de aeronaves R$ 230 mil
- Balizamento Noturno R$ 450 mil
- EPTA/PAPI - Serviço de Telecomunicações e Indicador de Rampa de Aproximação R$ 1.240 mil

Porto Seguro

Situado ao sul do Estado, Porto Seguro é visto como um dos mais importantes atrativos turísticos do Brasil, com fluxo de turistas nacionais e estrangeiros. Seu aeroporto é o segundo da Bahia e o quarto do Nordeste na movimentação de passageiros, uma das principais portas de entrada da cidade, e localiza-se dentro da cidade, com acesso pela BR-367 e BR-101.

Dados da concessionária SINART apontam que os investimentos que tem sido feitos no aeroporto destinam-se a aprimorar a segurança e a acessibilidade de informações aos usuários, com a implantação de equipamentos de raios X, detectores de metais e sistemas de informação de voos.

As instalações do aeroporto são adequadas e em bom estado de conservação. Entretanto, a demanda crescente de passageiros exigirá investimentos para ampliação da pista, que só poderão ser empreendidos se houver um controle efetivo da utilização do solo no entorno do aeroporto.

O investimento estimado é de R$ 4.900 mil, compreendendo:

- Pista de pouso e decolagem R$ 750 mil
- TPS - Terminal de passageiros e serviços R$ 250 mil
- SECINC – Seção contra incêndio R$ 180 mil
- Carro de combate a incêndio R$ 1.800 mil
- Pátio de estacionamento de aeronaves R$ 230 mil
- Balizamento Noturno R$ 450 mil
- EPTA/PAPI - Serviço de Telecomunicações e Indicador de Rampa de Aproximação R$ 1.240 mil

Santa Maria da Vitória

O aeroporto DE Santa Maria da Vitória, localizado a 2 km do núcleo urbano da cidade, com acesso pela BA-349, não opera voos regulares.

Os investimentos previstos para ampliação e manutenção estão estimados em R$ 5.750 mil:

- Pista de pouso e decolagem R$ 1.600 mil
- TPS - Terminal de passageiros e serviços R$ 250 mil

- SECINC – Seção contra incêndio R$ 180 mil
- Carro de combate a incêndio R$ 1.800 mil
- Pátio de estacionamento de aeronaves R$ 230 mil
- Balizamento Noturno R$ 450 mil
- EPTA/PAPI - Serviço de Telecomunicações e Indicador de Rampa de Aproximação R$ 1.240 mil

Santo Antônio de Jesus

Santo Antônio de Jesus é o município mais populoso da região do recôncavo, com mais de 90.000 habitantes, atraindo a população das cidades vizinhas por conta do acesso aos serviços de educação e saúde, além de ter-se tornado um polo comercial e de serviços corroborando com a formação de uma rede urbana.

Diante da expectativa de crescimento e do fortalecimento das atividades comerciais na cidade, considera-se a construção de um aeroporto para atender à demanda de distribuição de mercadorias e tráfego de passageiros.

Os investimentos estão estimados em R$ 22 milhões, sendo R$ 18 milhões para pista de pouso e decolagem (incluindo balizamento noturno, drenagem, etc), pátio de estacionamento de aeronaves, SECINC (seção contra incêndio) e TPS (terminal de passageiros e serviços); e R$ 4 milhões para EPTA (estação prestadora de serviços de telecomunicações), PAPI (sistema de indicação de rampa de aproximação de precisão), carro de combate a incêndio e outros equipamentos tipo esteira de bagagem, raio X , etc.

Sento Sé

Sento Sé dispõe de um aeroporto próximo da área urbana da cidade, ao lado da BA-210, no trecho Sobradinho-Sento Sé. Entretanto, não opera aviação regular.

Diante do potencial turístico da região, a estruturação do aeroporto poderá incluir o destino nas rotas de turistas que visitam a Bahia.

O investimento é estimado em R$ 5.380 mil, sendo:

- Pista de pouso e decolagem R$ 1.230 mil
- TPS - Terminal de passageiros e serviços R$ 250 mil
- SECINC – Seção contra incêndio R$ 180 mil
- Carro de combate a incêndio R$ 1.800 mil
- Pátio de estacionamento de aeronaves R$ 230 mil
- Balizamento Noturno R$ 450 mil
- EPTA/PAPI - Serviço de Telecomunicações e Indicador de Rampa de Aproximação R$ 1.240 mil

Teixeira de Freitas

O investimento na melhoria do aeroporto de Teixeira de Freitas monta em R$ 5.750 mil, compreendendo:

- Pista de pouso e decolagem R$ 1.230 mil
- TPS - Terminal de passageiros e serviços R$ 250 mil

• SECINC – Seção contra incêndio	R$ 180 mil
• Carro de combate a incêndio	R$ 1.800 mil
• Pátio de estacionamento de aeronaves	R$ 230 mil
• Balizamento Noturno	R$ 450 mil
• EPTA/PAPI - Serviço de Telecomunicações e Indicador de Rampa de Aproximação	R$ 1.240 mil

Vitória da Conquista

O aeroporto de Vitória da Conquista está totalmente inserido no perímetro urbano, com sistema aéreo (pista, taxiamento e pátio), sistema terrestre (TPS e estacionamento), sistemas de auxílio à navegação, PAA, SECINC e três hangares. Seu acesso é rodoviário, com serviços de transporte público ofertados pela cidade até o aeroporto.

Apesar de o aeroporto contar com uma estrutura em bom estado de conservação, o fato de estar envolvido pela cidade impede que novos investimentos sejam feitos para ampliar a capacidade do terminal.

Nesse contexto, considerando a expressividade econômica que o município apresenta, foi autorizada a licitação para a construção de um novo aeroporto em Vitória da Conquista, a 8,5 km do centro da cidade.

O projeto contempla a implantação de um terminal de passageiros e de um terminal de cargas, e a estruturação de acessos rodoviários. Dessa forma, o novo equipamento terá condições de suportar o crescimento da demanda, além de inserir o serviço de transporte de cargas, beneficiando o setor industrial da região econômico regional.

O investimento está estimado em R$ 60 milhões e as instalações permitirão a operação de aeronaves de grande porte.

Demais Aeroportos Estaduais

Os aeroportos estaduais considerados no PDAeroBahia, mas não considerados prioritários no PIL, são Esplanada, Senhor do Bonfim e Valença.

O aeródromo de Esplanada encontra-se interditado por razões operacionais. Nesse caso, haverá necessidade de estudar uma área para um novo sítio, dentro do Município. Fora as desapropriações, o investimento pode ser estimado em R$ 22 milhões.

Em Senhor do Bonfim não existe aeródromo. A sua construção envolve um custo estimado de R$ 22 milhões.

O aeródromo de Valença encontra-se em regime de concessão para a empresa MPE, necessitando de investimentos em torno de R$ 1 milhão para revitalização do TPS (Terminal de Passageiros e Serviços), pista de pouso e decolagem e EPTA/PAPI (Estação Prestadora de Serviços de Telecomunicações / Sistema Indicador de Rampa de Aproximação de Precisão).

2.5.4 – Aeroportos da INFRAERO

Os aeroportos administrados pela INFRAERO na Bahia são Ilhéus, Paulo Afonso e Salvador.

Ilhéus

O município de Ilhéus está localizado no sul do Estado, a 400 km de Salvador, e representa um importante polo econômico, centrando-se na agricultura, com destaque para a produção de cacau; na indústria, em especial com polo de informática; e no setor de serviços, com forte atividade turística, integrando a zona turística denominada Costa do Cacau.

Sobre a cidade repousam estruturas logísticas de apoio ao escoamento da produção de grãos, atendendo, especialmente, a exportação de produtos agrícolas do sul e do oeste baiano, por meio do Porto de Ilhéus, e futuramente pelo Porto Sul.

O aeroporto está sob a administração da INFRAERO, com sua estrutura em pleno funcionamento. Entretanto, não apresenta condições de expansão uma vez que se encontra completamente envolvido pela malha urbana, além de estar circundado por atrativos naturais (praias e o Rio Cachoeira) que podem constituir obstáculos para as operações.

Diante do potencial industrial, agrícola e turístico do município, com influência econômica sobre a região sul do estado, a cidade receberá um novo sítio aeroportuário, compatível com modelos de aeroporto de grande porte e condizente com as previsões de demanda.

O projeto do novo aeroporto contempla:

- atendimento de aeronaves da BOEING 767-300 e operações do tipo IFR;
- pista com dimensões de 3.000 m x 45 m;
- ampliação do plano básico de Zona de Proteção de Aeródromo;
- reserva de área de, pelo menos, 900 m de cada cabeceira para implantação de auxílios à navegação aérea;
- terminal de cargas alfandegado com galpões industriais, para funcionar como operador aeroportuário.

Os investimentos no novo projeto são de, aproximadamente, R$ 250 milhões.

Paulo Afonso

Em linhas gerais, o aeroporto de Paulo Afonso apresenta-se em bom estado de conservação e pode ter seu potencial ampliado, caso ocorra uma promoção do turismo de aventura da região, permitindo a oferta regular de voos, bem como o crescimento da piscicultura e o desenvolvimento agroindustrial.

Nestas condições, o investimento atualmente contemplado compreende apenas ações de melhoria do TPS (Terminal de Passageiros e Serviços) e revitalização da pista de pouso e decolagem, estimados em cerca de R$ 6.000 mil.

Aeroporto Internacional de Salvador

O aeroporto da capital baiana conjuga elevada participação na movimentação de passageiros, sendo uma das principais portas de entrada para o nordeste brasileiro.

O Aeroporto Internacional Dois de Julho dispõe de diversos voos nacionais e internacionais regulares por semana, atendendo a uma média diária de 19 mil passageiros com,

aproximadamente, 240 pousos e decolagens, respondendo, assim, por mais de 30% na movimentação de passageiros do nordeste.

Situa-se numa área de 7 milhões m², possui uma pista principal de 3.005 m x 45 m e uma pista secundária de 1.520 m x 45 m. A pista de táxi possui 3.000 m. Em 2010, sua operação já se encontrava acima da capacidade.

É oportuno ressaltar que, para elevar a capacidade do aeroporto, deve-se levar em conta as dimensões da pista principal de pouso e decolagem que, no caso de Salvador, se ampliada, poderia receber aeronaves de maior porte, beneficiando, inclusive, o atendimento para voos de cargas.

Contudo, há um fator limitante para a ampliação das pistas: o aeroporto faz fronteira com a importante Área de Proteção Ambiental do Abaeté, que compreende o Parque das Dunas, com 6 milhões de metros quadrados, e que reúne uma diversidade de fauna e flora, além de lagoas e dunas naturais.

Nesse contexto, a localização do aeroporto de Salvador em área limítrofe à zona ambiental impede sua expansão. Soluções alternativas deverão ser estudadas no futuro próximo.

Nesse sentido, recursos foram destinados pela INFRAERO à ampliação da estrutura do equipamento, atrelados à necessidade de modernização e mobilidade para a Copa do Mundo de 2014, entre outros eventos.

Os investimentos totalizam R$ 127,23 milhões (8º Balanço do PAC) e contemplam a construção de uma nova torre de controle (concluída), a ampliação e reforma dos pátios de aeronaves e a modernização, no Terminal de Passageiros e Serviços, do sistema de esteiras de bagagens e das pontes de embarque. O número de balcões de check in foi ampliado de 60 para 82 unidades, com a modernização do sistema eletrônico. O pátio I recebeu revestimento de concreto. No pátio III, foram projetadas mais três posições de estacionamento de aeronaves.

2.6 – Modal Dutoviário

2.6.1 - Introdução

Gasodutos

O abastecimento de gás natural ao Estado da Bahia é feito pela PETROBRÁS / GASPETRO, através do Gasoduto de Integração Sudeste Nordeste (GASENE) e do Terminal de Regaseificação da Bahia (TRBA).

O GASENE é parte integrante da rede de gasodutos que se desenvolve ao longo da costa brasileira e que se interliga com o Gasoduto Bolívia - Brasil (GASBOL). O GASENE recebe gás natural dos campos de produção do Sudeste (Campos/RJ, Santos/SP e Espírito Santo), bem como dos campos da Bahia (Recôncavo e Manati). No trecho Cacimbas – Catu (GASCALC), que se desenvolve entre Linhares/ES e Pojuca/BA sua capacidade é de 20 milhões m^3/dia.

O Terminal de Regaseificação da Bahia (TRBA) está localizado em Salvador, a 4 km da costa da Ilha dos Frades, na Baia de Todos os Santos, recebendo por via marítima gás natural liquefeito (GNL) proveniente de diversas fontes no Exterior. Após a regaseificação, o gás é injetado no

sistema GASENE. O TRBA entrou em operação em janeiro de 2014, tendo capacidade de regaseificar até 14 milhões m^3/dia.

A distribuição do gás natural no Estado da Bahia é feita pela Companhia de Gás da Bahia (BAHIAGÁS), empresa de economia mista que detém a concessão estadual dos serviços de distribuição de gás natural canalizado.

Além de comercializar e distribuir o gás natural canalizado em diversos municípios do Estado, notadamente na região metropolitana de Salvador, a BAHIAGÁS comercializa gás natural liquefeito (GNL) e gás natural comprimido (GNC).

Minerodutos

Atualmente não existem minerodutos no Estado da Bahia.

A curto prazo está prevista a construção de um mineroduto pela Cia. Sul Americana de Metais (SAM),como parte do Projeto Vale do Rio Pardo, com 482 km de extensão, percorrendo o norte de Minas Gerais, a partir do Município de Padre Carvalho, e atravessando o sudeste da Bahia até atingir o Porto Sul, em Aritaguá, no Município de Ilhéus.

Na Bahia os municípios percorridos pelo traçado previsto são: Encruzilhada, Cândido Sales, Vitória da Conquista, Ribeirão do Largo, Itambé, Itapetinga, Itaju do Colônia, Itapé, Ibicaraí, Itabuna, Barro Preto e Ilhéus.

O projeto encontra-se na fase de licenciamento ambiental, com previsão de início das operações no segundo semestre de 2017.

2.6.2 – Principais Gargalos

Com a entrada em operação do TRBA foi minimizado o risco de desabastecimento de gás natural e foi aumentada a confiabilidade do sistema de suprimento à Bahia, não tendo sido identificada a existência de gargalos significativos.

Igualmente, não foram identificados gargalos na logística da BAHIAGÁS, que vem aumentando paulatinamente sua infraestrutura de distribuição de gás canalizado, além de aumentar o atendimento com gás natural liquefeito a localidades ainda não atendidas pela rede de gasodutos.

No tocante ao mineroduto da Cia. Sul Americana de Metais, o processo de licenciamento ambiental tem sofrido sérias críticas e objeções pelo Estado de Minas Gerais, em função do elevado volume de água a ser consumido, o que poderá afetar o cronograma da sua construção e o início das operações.

2.6.3 – Projetos Dutoviários

Gasodutos da BAHIAGÁS

O Plano Plurianual de Investimentos 2014 - 2018 da BAHIAGÁS prevê investimentos de R$ 284 milhões, a serem aplicados em gasodutos de infraestrutura, na expansão da rede de distribuição urbana e industrial, no atendimento a clientes dos segmentos residencial, comercial,

automotivo e industrial, bem como na melhoria da gestão operacional e administrativa da Empresa.

Os principais projetos são descritos a seguir e relacionados no Quadro 19.

Gasoduto Tronco Itabuna – Ilhéus

A construção do Gasoduto Itabuna – Ilhéus, com 36 km de extensão, visa atender um potencial de consumo de 100 mil m^3/dia no município de Ilhéus, compreendendo o Polo Industrial de Ilhéus, o futuro complexo do Porto Sul e a ZPE (Zona de Processamento de Exportação), bem como postos automotivos e consumidores comerciais e residenciais.

A obra foi iniciada em 2013 com previsão de término no segundo semestre de 2015. O investimento total foi orçado em R$ 45 milhões, dos quais R$ 35,9 milhões no período 2014 – 2018.

Gasoduto Loop Catu - Alagoinhas

Para a implantação do Gasoduto Loop Catu – Alagoinhas, com 12 km de extensão, está previsto investimento de R$ 12,9 milhões, até sua conclusão em 2016.

Gasoduto Ipiaú – Brumado

A médio prazo está prevista a implantação do Gasoduto Ipiaú – Brumado, em 10” com extensão de 293 km, com o objetivo de atender o Sudoeste do Estado, bem como a mineradoras da região. O volume potencial é de 400 mil m^3/dia.

A previsão é desenvolver o projeto básico total e o projeto executivo até Maracás em 2014, para em seguida decidir sobre o cronograma de implantação e a inclusão do empreendimento no próximo orçamento plurianual.

O orçamento global está estimado em R$ 420 milhões.

Expansão da Rede Urbana

O Plano Plurianual 2014 – 2018 inclui investimentos de R$ 127,1 milhões para expansão da rede urbana de distribuição de gás natural, com previsão de serem implantados 217,1 km de rede.

Deste total destacam-se a expansão da rede de Salvador (135,6 km), Lauro de Freitas (13,5 km), Feira de Santana (16,8 km), Brumado/Vitória da Conquista/Itapetinga/Jequié (14,0 km) e Porto Seguro (14,0 km).

Expansão da Rede Industrial

Estão previstos investimentos de R$ 6,8 milhões na expansão das redes do Polo Industrial de Camaçari, Distrito Industrial de Ilhéus e Rede Industrial de Brumado, com um total de 5,7 km.

Quadro 19
BAHIAGÁS - PLANO DE INVESTIMENTOS 2014 - 2018
Em R$

EMPREENDIMENTOS	EXTENSÃO (M)	VALOR (R$)
GASODUTOS DE INFRAESTRUTURA		
Gasoduto Tronco Itabuna - Ilhéus	33.156	35.916.716
Gasoduto Loop Catú - Alagoinhas	12.000	12.935.407
Gasoduto Ipiaú - Brumado (Projeto)	0	4.272.930
Gasoduto Ilhéus - Porto Sul (Projeto)	0	457.784
SUBTOTAL	45.156	53.582.837
EXPANSÃO DA REDE URBANA		
Rede Urbana de Salvador	135.560	77.678.973
Rede Urbana de Alagoinhas	4.400	1.717.362
Rede Urbana Lauro de Freitas	13.501	6.394.191
Rede Urbana de Camaçari	5.000	2.192.955
Rede Urbana de Feira de Santana	16.770	13.821.030
Rede Urbana de Itabuna	3.700	1.741.158
Rede Urbana de Ilhéus	6.200	2.746.956
Rede Urbana Eunápolis/Teixeira de Freitas	4.000	3.634.096
Rede Urbana de Brumado/Vit.Conquista/Itapetinga/Jequié	14.000	11.029.620
GNC Interiorização - Rede Porto Seguro	14.000	6.396.981
SUBTOTAL	217.131	127.353.321
EXPANSÃO DA REDE INDUSTRIAL		
Rede Polo Industrial Camaçari	1.600	1.023.709
Distrito Industrial de Ilhéus	3.500	5.737.817
Rede Industrial Brumado	600	0
SUBTOTAL	5.700	6.761.526
OUTROS INVESTIMENTOS	978	11.219.195
LIGAÇÕES DE CLIENTES	24.180	58.169.493
INVESTIMENTOS OPERACIONAIS E ADMINISTRATIVOS	0	26.946.359
TOTAL DO PLANO 2014 - 2018	**293.144**	**284.032.732**

Fonte: BAHIAGÁS

Mineroduto da SAM

O investimento previsto pela Cia Sul Americana de Metais (SAM) no Projeto Vale do Rio Pardo é da ordem de US$ 3 bilhões, sendo US$ 830 milhões (equivalente a cerca de R$ 1.830 milhões) na construção do mineroduto do norte de Minas Gerais até o Porto Sul, em Ilhéus.

O Projeto Vale do Rio Pardo encontra-se em fase de licenciamento ambiental, com previsão de início das operações no segundo semestre de 2017.

2.7 – Consolidação dos Projetos de Investimento

2.7.1 – Estudos Gerais e Institucionais

Independente dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, dos projetos básicos e dos projetos executivos, que devem preceder a execução dos projetos de investimento, as análises efetuadas para a elaboração do PDLT – BA identificaram a necessidade de alguns estudos gerais e institucionais.

Estes estudos estão consolidados no Quadro 20 a seguir. Os orçamentos estimados totalizam R$ 58,1 milhões, sendo R$ 37,1 milhões para estudos ferroviários e R$ 21,0 milhões para estudos portuários.

Quadro 20
CONSOLIDAÇÃO DOS ESTUDOS GERAIS E INSTITUCIONAIS

TERR. IDENT.	MODAL	DESCRIÇÃO	PRIORIDADE	PRAZO (Mês)	VALOR (R$ Milhão)
Bahia	Ferrovia	Elaboração de EVTEA da alteração do traçado da FIOL, de Campinorte/GO a Correntina/BA	CP	7	7,0
Bahia	Ferrovia	Definição sobre a futura situação da Malha Ferroviária da Bahia	CP	6	10,0
Bahia	Ferrovia	Definição de melhorias na Malha de 1,00 m da FCA	CP	12	12,0
Bahia	Ferrovia	Elaboração de EVTEA do Corredor Parnamirim - Petrolina/Juazeiro - Salvador (Porto de Aratu)	CP	12	6,0
Bahia	Ferrovia	Adequação do Plano de Vias da FIOL no segmento de 291 km comum com a nova ferrovia Belo Horizonte - Salvador	CP	6	1,0
Bahia	Ferrovia	Levantamento de Empresas interessadas em construir terminais e operar trens na nova malha de 1,60 m	CP	6	0,6
Bahia	Ferrovia	Elaboração do Plano de Implantação das Propostas de Investimento Ferroviário na Bahia	CP	3	0,5
Bahia	Porto	Estudo de um Órgão Gestor do Zoneamento Costeiro do Estado da Bahia	CP	12	3,0
Bahia	Porto	Implantação do Órgão Gestor do Zoneamento Costeiro do Estado da Bahia	CP	36	4,0
Bahia	Porto	Elaboração do Plano Integrado de Gerenciamento e Zoneamento Costeiro do Estado da Bahia	CP	12	6,0
Bahia	Porto	Atualização do Plano Portuário Estadual - Atualização dos PDZ dos Portos da CODERBA	CP	12	3,0
26	Porto	Porto de Salvador - Estudo Integrado de Revitalização Progressiva de Parte do Porto e sua Implementação	CP	12	4,0
26	Porto	Porto de Aratu - Estudo da Conveniência da Revisão e Ampliação da Área do Porto Organizado	CP	12	1,0
02	Hidrovia	Rio São Francisco - Estudos e Projetos de Terminais de Carga	CP	* PAC	* PAC
TOTAL					**58,1**

*Nota: * PAC - 8º Balanço do Programa - sem informação*

2.7.2 – Consolidação dos Projetos por Modal

Os Anexos 1 a 8, ao final, apresentam a consolidação dos projetos de investimento por modal.

Os orçamentos globais estimados totalizam R$ 40.604,8 milhões, sendo:

- Rodovias – R$ 6.924,0 milhões
- Ferrovias – R$ 26.100,1 milhões
- Portos e Hidrovias – R$ 4.502,6 milhões
- Aerovias – R$ 632,9 milhões
- Dutovias – R$ 2.445,2 milhões

Rodovias

Os projetos rodoviários envolvem 6.885,3 km de rodovias, com um investimento total de R$ 6.924,0 milhões no período 2015 - 2035, assim distribuídos:

- R$ 362,1 milhões para a construção (implantação e pavimentação) de 273,5 km de novas rodovias;
- R$ 4.333,6 milhões para a pavimentação de 5.570,2 km de rodovias;
- R$ 2.228,3 milhões para aumento de capacidade de rodovias pavimentadas, compreendendo: R$ 84,6 milhões para construção de faixa adicional em 36,8 km de rodovias duplicadas; e R$ 2.143,6 milhões para a duplicação de 1.004,8 km de rodovias de pista simples.

Ferrovias

Verifica-se que os projetos ferroviários envolvem 6.698,0 km de linhas, com um investimento total de R$ 26.100,1 milhões, assim distribuídos:

- R$ 1.854,6 milhões para a construção do trecho Ilhéus – Caetité da FIOL; o investimento nos demais trechos não está definido no PAC, não tendo sido incluído no investimento total estimado;
- R$ 22.872,6 milhões para as novas ferrovias do PIL, em bitola de 1,60 m;
- R$ 1.372,9 milhões para a recuperação da FCA, inclusive a construção de variantes e acessos.

Portos e Hidrovia do São Francisco

Os projetos portuários e hidroviários envolvem um investimento total de R$ 4.502,6 milhões, assim distribuídos:

- R$ 561,0 milhões para ampliação e melhorias no Porto de Salvador;
- R$ 904,0 milhões para ampliação e melhorias no Porto de Aratu;
- R$ 3.026,3 milhões para a implantação do Porto Sul;
- R$ 11,3 milhões para melhorias na Hidrovia do São Francisco.

Aerovias

No modal aeroviário, os projetos de investimento compreendem a construção de novos aeroportos e a restauração de aeroportos existentes, totalizando R$ 632,9 milhões, assim distribuídos:

- R$ 420,0 milhões para a construção de 7 novos aeroportos;
- R$ 212,9 milhões para a restauração, ampliação e melhorias de 18 aeroportos existentes.

Dutovias

Os investimentos em dutovias compreendem a expansão da rede de gasodutos da BAHIAGÁS e a implantação do mineroduto da Cia Sul Americana de Metais (SAM), totalizando R$ 2.445,2 milhões, assim distribuídos:

- R$ 477,9 milhões para a construção de 341,0 km de gasodutos de infraestrutura pela BAHIAGÁS;
- R$ 137,3 milhões para a expansão da rede urbana e industrial de gasodutos da BAHIAGÁS, no total de 222,8 km;
- R$ 1.830,0 milhões a serem investidos na construção dos 482,0 km do mineroduto da SAM.

.

3. DIAGNÓSTICO DO MODELO ATUAL DE GESTÃO

3.1 Competências, Responsabilidades e Atividades dos Órgãos de Gestão

3.1.1 SEINFRA - Secretaria de Infraestrutura

A Secretaria de Infraestrutura - SEINFRA foi criada pela Lei nº 7.435 de 30 de dezembro de 1998, que modificou a organização e estrutura das secretarias estaduais da Bahia. A SEINFRA resultou da extinção das secretarias de Energia, Transportes e Comunicações e de Recursos Hídricos, Saneamento e Habitação.

O art. 6º da Lei nº 7.435/1998 estabeleceu as suas competências:

Art. 6º - Fica criada a Secretaria de Infraestrutura, com a finalidade de formular e executar as políticas públicas relativas à energia, transportes, comunicações, gestão dos recursos hídricos e saneamento básico, bem como regular, controlar e fiscalizar a qualidade dos serviços públicos concedidos, permitidos e autorizados.

A nova secretaria, na área dos transportes, teve vinculada à sua estrutura as seguintes entidades:

- Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia - AGERBA;
- Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia – DERBA

A Secretaria conta ainda na sua estrutura com três superintendências, uma das quais a Superintendência de Transportes – SUPET, que será analisada em tópico específico.

O regimento interno da SEINFRA foi aprovado pelo Decreto nº 8.580, de 07 de julho de 2003, detalhando sua finalidade e competências (art. 1º), sua estrutura organizacional e atribuições de seus dirigentes (art. 9º).

Art. 1º - A Secretaria de Infraestrutura – SEINFRA, criada pela Lei nº 7.435, de 30 de dezembro de 1998, e alterada pela Lei nº 8.538, de 20 de dezembro de 2002, tem por **finalidade formular e executar as políticas relativas à energia, transportes, comunicações, assim como regular, controlar e fiscalizar a qualidade dos serviços públicos concedidos, permitidos e autorizados**, competindo-lhe:

I - assistir o Governador na formulação, implementação e avaliação das políticas de recursos hídricos, saneamento básico, energia, transportes e comunicações;

II - promover, coordenar, executar e supervisionar a elaboração de planos, programas e projetos estaduais de energia, transportes e comunicações, compatibilizando-os com a política do Governo Federal;

III - articular-se, permanentemente, com órgãos e entidades da administração pública federal, estadual e municipal, visando desenvolver ações relativas à gestão de energia, transportes e comunicações, definindo em conjunto suas competências e nível de colaboração;

IV - promover a captação de recursos junto a instituições públicas e privadas, nacionais e internacionais para implementação de ações relativas a energia, transportes e comunicações;

V - estabelecer, promover e fiscalizar o cumprimento de diretrizes e normas sobre: aproveitamento, utilização e conservação de energia, transportes e comunicações, compatibilizando-os com os programas estaduais e com os dispositivos legais emanados do Governo Federal;

VI - definir diretrizes e limites de atuação do setor privado no que concerne ao uso de energia, transportes e comunicações, no Estado da Bahia, de forma a potencializar os esforços do setor público com os da iniciativa privada;

VII - estabelecer diretrizes e normas destinadas à regulação, ao controle e à fiscalização da qualidade dos serviços públicos concedidos, permitidos e autorizados, no âmbito da sua competência;

VIII - realizar, coordenar e supervisionar estudos, programas, projetos e obras, objetivando assegurar o desenvolvimento do Estado, mediante a implantação e manutenção de uma adequada infraestrutura energética, aeroviária, rodoviária e hidroviária;
IX - exercer outras atividades correlatas.

(...)

Art. 9º - Aos titulares dos cargos em comissão, além do desempenho das atividades concernentes aos sistemas estaduais definidos em legislação própria, cabe exercer as atribuições gerais e específicas a seguir enumeradas:

I - Secretário:

a) assessorar diretamente o Governador do Estado nos assuntos compreendidos na área de competência da Secretaria;

b) exercer a orientação, coordenação e supervisão dos órgãos da Secretaria e das entidades a ela vinculadas;

c) viabilizar a aprovação dos planos, programas, projetos, orçamentos, cronogramas de execução e de desembolso pertinentes à Secretaria;

d) promover medidas destinadas à obtenção de recursos, com vistas à implantação de programas a cargo da Secretaria; e) praticar atos pertinentes às atribuições que lhe forem delegadas pelo Governador;

f) celebrar convênios, contratos, acordos e protocolos, mediante delegação expressa do Governador, bem como propor alterações dos seus termos ou sua denúncia;

g) referendar os atos e decretos assinados pelo Governador;

h) expedir instruções normativas para a execução das leis, decretos e regulamentos;

i) designar, no âmbito de suas atribuições, os ocupantes de cargos em comissão;

j) constituir comissões consultivas de especialistas e grupos de trabalho;

k) promover a avaliação sistemática das atividades dos órgãos e entidades da Secretaria;

l) apresentar ao Governador, anualmente ou quando por este solicitado, relatório de sua gestão;
m) encaminhar ao Governador do Estado projetos de leis e decretos elaborados pela Secretaria;

n) representar ou fazer representar a Secretaria em colegiados dos órgãos e entidades da administração pública estadual, de acordo com a legislação em vigor;

o) estabelecer critérios para utilização dos recursos repassados as entidades, instituições e associações subvencionadas pela Secretaria de Infraestrutura bem como aplicar sanções correspondentes;

p) articular-se com outros Secretários de Estado com vistas à adoção de medidas que visem ao aperfeiçoamento dos serviços públicos estaduais relacionados com o segmento de energia, comunicações e transportes;

q) sugerir a expedição e propor a alteração de normas de aplicação da legislação federal e estadual regulamentadora e disciplinadora de matérias referentes à área de atuação da Secretaria;

r) comparecer, quando convocado pela Assembleia Legislativa ou por Comissão sua, podendo fazê-lo por iniciativa própria, mediante ajuste com a Presidência, para expor assuntos relevantes de sua Pasta;

s) designar as comissões de licitação e homologar os julgamentos destas.

A SEINFRA é a estrutura política principal do setor dos transportes no Estado da Bahia. À SEINFRA compete a proposição, execução, controle e fiscalização das políticas definidas pelo governo estadual e das estratégias de ação para sua implantação. Além de coordenar a ação dos diversos órgãos estaduais no setor, também desempenha um papel central no planejamento e na formulação das políticas para o setor.

Resumidamente, a partir do estabelecido no Decreto nº 8.580, de 07 de julho de 2003, suas principais competências são:

- propor, implementar e avaliar a política de transportes;
- promover, coordenar, executar e supervisionar a elaboração de planos, programas e projetos estaduais de transportes;
- articular-se com órgãos de governo para a gestão do sistema;
- promover a captação de recursos junto a instituições públicas e privadas, nacionais e internacionais;
- estabelecer, promover e fiscalizar o cumprimento de diretrizes e normas de transportes;
- definir diretrizes e limites de atuação do setor privado;
- estabelecer diretrizes e normas destinadas à regulação, controle e fiscalização da qualidade dos serviços públicos.

As competências estabelecidas são exercidas diretamente pela SEINFRA, inclusive através da atuação da SUPET, integrante da estrutura da Secretaria, ou indiretamente, através do DERBA ou da AGERBA, entidades sobre as quais controla política e administrativamente.

O organograma da SEINFRA pode ser visto na ilustração 1 a seguir.



Ilustrastração 1 - Organograma da SEINFRA
Fonte: SEINFRA

3.1.2 SUPET - Superintendência de Transportes / SEINFRA

A Superintendência de Transportes – SUPET integra a estrutura da SEINFRA e tem por finalidade planejar, coordenar, supervisionar, acompanhar e avaliar a política de transportes do Estado, bem como promover e articular a integração dos diversos modais de transportes, envolvendo os setores públicos e privados.

Suas competências estão definidas no art. 7º do Decreto nº 8.580/2003, que aprovou o regimento da SEINFRA.

Art. 7º - À Superintendência de Transportes, que tem por finalidade planejar, coordenar, supervisionar, acompanhar e avaliar a política de transportes do Estado, bem como, promover e articular a integração dos diversos modais de transportes, envolvendo os setores públicos e privados compete:

I - assistir ao Secretário na formulação da Política Governamental para o setor;

II - elaborar e submeter ao Secretário o Programa Estadual de Logística e Transportes bem como seus desdobramentos e atualizações;

III - promover articulação sistemática a nível federal, estadual e municipal, visando compatibilizar a execução de programas de transportes e de integração;

IV - programar, controlar e avaliar, em articulação com a Diretoria Geral e o DERBA as aplicações de recursos financeiros do Estado no setor de transportes;

V - promover e coordenar a elaboração de planos, programas e projetos de logística de transportes de interesse do Estado e realizar gestões junto a órgãos públicos e privados, além de organismos multilaterais, visando atingir a sua execução;

VI - prestar orientação técnica a entidades públicas e privadas, quando do interesse do Estado, e zelar pelo cumprimento das normas e instruções técnicas pertinentes ao setor;

VII - efetuar o acompanhamento e avaliação dos planos, programas e projetos, logística de transportes executados no Estado;

VIII - prestar apoio técnico e administrativo à Comissão Especial de Coordenação do Planejamento da Logística de Transportes no Estado da Bahia;

IX - por meio da Diretoria de Logística e Transportes:

a) coordenar a elaboração do Programa Estadual de Logística de Transportes e manter sua periódica atualização;

b) manter articulação permanente com os órgãos públicos e privados relacionados com os setores de turismo, serviços e de produção agrícola e industrial do Estado, identificando demandas e obstáculos existentes;

c) propor a elaboração e divulgação de trabalhos técnicos e científicos relativos à logística de transportes, mantendo articulação permanente com o meio acadêmico e instituições públicas e privadas de pesquisa;

d) efetuar estudos objetivando o levantamento do potencial geoeconômico do Estado para abrigar novas instalações e terminais portuários, objetivando a criação de vantagens comparativas para a atração de novos empreendimentos;

e) efetuar gestões junto aos setores públicos e privados, objetivando a implantação de Terminais de Concentração e Distribuição de Cargas no Estado;

f) propor diretrizes estratégicas para os portos e terminais do Estado, estimulando a instalação de áreas de atividades logísticas nos mesmos;

g) propor políticas públicas de estímulo à instalação e manutenção de terminais de cargas e passageiros e de infraestrutura de transportes, compatibilizando-as com programas de proteção ambiental do Estado e com os dispositivos legais emanados ao Governo Federal.

X - por meio da Diretoria de Intermodalismo:

a) elaborar planos, programas e projetos de integração entre os modais rodoviário, ferroviário, aeroviário, aquaviário e dutoviário, em consonância com o Programa Estadual de Logística de Transportes;

b) implementar e manter atualizado um sistema de informações sobre a infraestrutura de transportes do Estado, envolvendo cada um dos modais;

c) desenvolver estudos de intermodalidade de forma integrada com o Programa Estadual de Logística de Transportes, seus desdobramentos e atualizações, realizando gestões junto a órgãos e entidades públicas e privadas, objetivando a manutenção, expansão e modernização da infraestrutura a de transportes do Estado compatibilizando com os programas de proteção ambiental, estadual e federal;

d) promover a articulação entre os segmentos públicos e privados relacionados com os diferentes modais de transporte, objetivando uma maior integração entre os diversos modais e a maximização da infraestrutura de transportes e de centros de distribuição de cargas do Estado;

e) promover e estimular ações voltadas para viabilizar o Corredor Intermodal de Transportes – integrando a Hidrovia do São Francisco aos modais rodoviário e ferroviário;

f) elaborar estudos e identificar oportunidades de investimento bem como fontes de financiamento para a implantação de terminais multimodais de cargas e passageiros.

As competências do Superintendente da SUPET estão definidas no inciso III art. 9ª do regulamento.

III - Superintendente:

a) planejar, orientar, executar e controlar as atividades finalísticas da ecretaria, na sua área de atuação;

b) prestar assessoramento técnico ao Secretário;

c) supervisionar tecnicamente as atividades e projetos desenvolvidos pelas Diretorias subordinadas à sua área;

d) expedir instruções normativas de caráter técnico e administrativo no âmbito de sua área de atuação.

e) assegurar a integração das atividades da Superintendência com as demais unidades da Secretaria;

f) promover a integração e desenvolvimento técnico e interpessoal da Superintendência.

As funções principais da SUPET são planejar, coordenar, supervisionar, acompanhar e avaliar a política de transportes e promover e articular a integração dos diversos modais de transportes.

As principais atribuições específicas da SUPET são:

- elaborar e submeter ao Secretário o Programa Estadual de Logística e Transportes;
- programar, controlar e avaliar, em articulação com o DERBA, as aplicações de recursos financeiros no setor de transportes;
- promover e coordenar a elaboração de planos, programas e projetos de logística de transportes e realizar gestões para a sua execução;
- efetuar o acompanhamento e avaliação dos planos, programas e projetos, logística de transportes executados no Estado.

Observa-se que a SUPET, como integrante da estrutura da SEINFRA, é responsável por assessorar o Secretário da SEINFRA na execução das suas competências setoriais, elencadas na legislação pertinente.

No planejamento estratégico do setor, o art. 7º do regimento da SEINFRA aloca à SUPET competências específicas de realização do plano estadual de logística e de programas e projetos no Estado, realizando e coordenando a sua elaboração e executando o seu acompanhamento e avaliação.

Além disso, atribui à Superintendência competência para programar, controlar e avaliar, em articulação com o DERBA, as aplicações de recursos financeiros no setor, o que parece conferir à SUPET o papel de coordenação da programação financeira da Secretaria.

3.1.3 AGERBA - Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia.

A AGERBA é uma autarquia especial, com autonomia administrativa e financeira, vinculada à Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia. Foi criada em 19 de maio de 1998, pela Lei n.º 7.314, e regulamentada pelo Decreto n.º 7.426, de 31 de agosto de 1998.

A Lei nº 7.314 de 19 de maio de 1998, que dispôs sobre a criação da Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia - AGERBA estabeleceu suas finalidades e competências.

CAPÍTULO I

DA FINALIDADE E COMPETÊNCIA

Art. 1° - Fica criada a Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia - AGERBA, autarquia sob regime especial, com personalidade jurídica de direito público, autonomia administrativa e financeira, patrimônio próprio, vinculada à Secretaria de Energia, Transportes e Comunicações, tendo por finalidade regular, controlar e fiscalizar a qualidade dos serviços públicos concedidos, permissionados e autorizados, nos segmentos de energia, transportes e comunicações, competindo-lhe:

I. atuar, mediante disposição legal ou pactuada, em especial nas áreas de energia elétrica, gás natural, petróleo e seus derivados, álcool combustível, rodovias, hidrovias, terminais aeroportuários, hidroviários e rodoviários, transportes intermunicipais de passageiros e comunicações;

II. promover e zelar pela eficiência econômica e técnica dos serviços públicos delegados submetidos à sua competência regulatória, propiciando condições de qualidade, regularidade, continuidade, segurança, atualidade, universalidade e modicidade das tarifas;

III. proteger os usuários contra o abuso de poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros;

IV. elaborar propostas em relação ao estabelecimento, revisão, ajuste e aprovação de tarifas que permitam a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessões e

termos de permissões de serviços públicos, observando a competência própria das Agências Nacionais;

V. atender, através das entidades reguladas, as solicitações de serviços indispensáveis à satisfação das necessidades dos usuários;

VI. promover a estabilidade nas relações entre o poder concedente, entidades reguladas e usuários;

VII. estimular a expansão e a modernização dos serviços delegados de modo a buscar a sua universalização e a melhoria dos padrões de qualidade, ressalvada a competência do Estado quanto à definição das políticas de investimentos;

VIII. promover a livre, ampla e justa competição entre as entidades reguladas, bem como corrigir os efeitos da competição imperfeita;

IX. fiscalizar os aspectos técnico, econômico, contábil, financeiro, operacional e jurídico dos contratos de concessões e termos de permissão de serviços públicos, aplicando, se for o caso, diretamente as sanções cabíveis, entre as quais, multas, suspensão temporária de participação em licitações, intervenção administrativa e extinção da concessão ou permissão, em conformidade com a regulamentação desta Lei e demais normas legais e pactuadas.

X. exercer outras atividades correlatas.

O Decreto nº 7.426 de 31 de agosto de 1998 aprovou o Regimento da Agência, detalhando suas competências.

CAPITULO II

FINALIDADE E COMPETÊNCIA

Art. 2° - A AGERBA tem por finalidade regular, controlar e fiscalizar a qualidade dos serviços públicos concedidos, permissionados e autorizados, nos segmentos de energia, transportes e comunicações, competindo-lhe:

I. atuar, mediante disposição legal ou pactuada, em especial nas áreas de energia elétrica, gás natural, petróleo e seus derivados, álcool combustível, rodovias, hidrovias, terminais aeroportuários, hidroviários e rodoviários, transportes intermunicipais de passageiros e comunicações;

II. promover e zelar pela eficiência econômica e técnica dos serviços públicos delegados submetidos à sua competência regulatória, propiciando condições de qualidade, regularidade, continuidade, segurança, atualidade, universalidade e modicidade das tarifas;

III. proteger os usuários contra o abuso de poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros;

IV. elaborar propostas em relação ao estabelecimento, revisão, ajuste e aprovação de tarifas que permitam a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessões e termos de permissões de serviços públicos, observando a competência própria das Agências Nacionais;

V. atender, através das entidades reguladas, as solicitações de serviços indispensáveis à satisfação das necessidades dos usuários;

VI. promover a estabilidade nas relações entre o poder concedente, entidades reguladas e usuários;

VII. estimular a expansão e a modernização dos serviços delegados de modo a buscar a sua universalização e a melhoria dos padrões de qualidade, ressalvada a competência do Estado quanto à definição das políticas de investimento;

VIII. promover a livre, ampla e justa competição entre as entidades reguladas, bem como corrigir os efeitos da competição imperfeita;

IX. fiscalizar os aspectos técnico, econômico, contábil, financeiro, operacional e jurídico dos contratos de concessões e termos de permissão de serviços públicos, aplicando, se for o caso, diretamente as sanções cabíveis, entre as quais, multas, suspensão temporária de participação em licitações, intervenção administrativa e extinção da concessão ou permissão e demais normas legais e pactuadas;

X. dirimir, como instância administrativa definitiva, conflitos envolvendo o poder concedente ou permitente, os concessionários ou permissionários de serviços públicos e os respectivos usuários;

XI. licitar e contratar as concessões e permissões no âmbito dos serviços de energia, transportes e comunicações;

XII. elaborar, aprovar e controlar o cumprimento das normas regulamentares e disciplinadoras dos serviços públicos regulados;

XIII. exercer outras atividades correlatas que lhe sejam inerentes.

A criação da AGERBA foi inspirada no modelo de agências reguladoras de serviços públicos instituído pelo governo federal, que a partir de 1996 instituiu a ANEEL para o setor elétrico (1996), a ANATEL para as telecomunicações (1996) e a ANP para a área de petróleo (1997).

Estudo publicado pela OCDE sobre o processo regulatório no Brasil[1] mostra que o processo de liberalização da economia a partir dos anos 90 e as mudanças instituídas pelo Plano Real e pela legislação em 1994 criaram um ambiente favorável à criação das agências reguladoras, para o fortalecimento das regras de mercado e para instituir um "administrador imparcial e autônomo dos agentes de mercado".

Ainda segundo o estudo, a ideia era atrair e aumentar a participação privada no setor de infraestrutura, melhorando seu desempenho e cobertura e facilitando o acesso a serviços essenciais à sociedade e à atividade econômica.

A AGERBA é responsável pelas atividades de regulação, delegação, controle e fiscalização dos serviços públicos no Estado da Bahia, atuando nas seguintes áreas em transportes:

[1] OECD Reviews of Regulatory Reform Brazil: Strengthening Governance for Growth, 2008 Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico – OCDE Paris

- transporte rodoviário intermunicipal de passageiros;
- transporte hidroviário intermunicipal de passageiros;
- administração de terminais rodoviários, hidroviários e aeroviários;
- rodovias estaduais concedidas.

Essas atividades incluem a elaboração de regulamento e normas e a fiscalização do seu cumprimento por parte dos delegatários, para a garantia da regularidade, continuidade, universalidade e modicidade das tarifas dos serviços prestados e do desempenho econômico-financeiro das concessionárias.

À Agência compete ainda a análise e homologação de reajuste e revisão de tarifas visando à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessões e termos de permissões de serviços públicos e a prevenção, mediação e solução de divergências entre concessionárias e usuários.

A competência de regulação e fiscalização da AGERBA visa, principalmente, promover o equilíbrio nas relações entre o poder concedente, as entidades reguladas e os usuários, visando a garantia da qualidade e da correta prestação dos serviços públicos delegados.

Sob esse último aspecto, especial atenção foi dada pela Lei nº 7.314/1998 à proteção aos usuários dos serviços delegados, estabelecendo competências para a AGERBA para coibir o abuso de poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros, promovendo a livre, ampla e justa competição entre as entidades reguladas.

Atualmente a AGERBA é responsável pela gestão dos seguintes segmentos de infraestrutura e serviços de transporte do Estado da Bahia.

a) Rodovias concedidas (regulação e fiscalização)

- sistema rodoviário BA-099, englobando a conservação e operação da BA-099 entre a ponte sobre o Rio Joanes até a entrada de Praia do Forte (46,30 km) e a conservação do trecho entre a entrada da Praia do Forte até a divisa BA/SE e acessos (170,87 km);
- sistema rodoviário BA-093, com a exploração e operação dos seguintes trechos de rodovias:

  → rodovia BA-093 (46,00 km), no trecho da BR-324 (Simões Filho) até a BR-420 (Pojuca);

  → rodovia BA-512 (4,65 km), acesso a Camaçari;

  → rodovia BA-521 (7,00 km) no trecho da BA-522 a BA-524;

  → rodovia BA-524 (24,70 km), no trecho da BA-535 até o Porto de Aratu;

  → rodovia BA-535 (25,00 km), no trecho da Via Parafuso que vai do entroncamento com a BA-524 até a BA-526 (CEASA);

  → rodovia BA-526 (14,10 km), no trecho da BR-324 (CIA) até a Rotula do Aeroporto de Salvador.

b) Serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros

A AGERBA é o órgão responsável pela outorga, regulação, controle e fiscalização das concessões e permissões para esse tipo de serviço, englobando 53 empresas que operam as 1.357 linhas e serviços do transporte intermunicipal de passageiros.

c) Serviços de transporte hidroviário de passageiros

As competências da Agência compreendem a concessão, permissão, regulação e fiscalização dos serviços. Atualmente estão delegadas as seguintes linhas/travessias hidroviárias:

- → linha Salvador – Itaparica (Ferry-Boat);
- → linha Salvador - Vera Cruz;
- → linha Salvador – Morro de São Paulo.

d) Terminais rodoviários

A administração dos terminais é um serviço público concedido a empresas especializadas através de licitação. A AGERBA fiscaliza os contratos de concessão remunerada de uso, firmado com os licitantes vencedores.

Quadro 21 - Relação de Terminais Rodoviários - Municípios

ACUPE	EUCLIDES DA CUNHA	POÇÕES
ALAGOINHAS	EUNÁPOLIS	RIBEIRA DO POMBAL
ALCOBAÇA	FEIRA DE SANTANA	SÃO SEBASTIÃO DO PASSÉ
AMARGOSA	GANDU	S.ANTÔNIO DE JESUS
ANAGÉ	GOV. MANGABEIRA	SALVADOR
ARAÇÁS	IBICARAÍ	SANTA BÁRBARA
BOM DESPACHO	IBIPEBA	SANTANA
BOM JESUS DA LAPA	IBIRATAIA	SANTO AMARO
BRUMADO	ILHÉUS	SÃO FÉLIX
CAETITÉ	INHAMBUPE	SAUBARA
CALDAS DO JORRO	IPIRÁ	SEABRA
CAMACÃ	IRARÁ	SENHOR DO BONFIM
CANAVIEIRAS	ITABUNA	SERRINHA
CARINHANHA	GUANAMBI	ITAPEBÍ
CASA NOVA	ITAMBÉ	JUSSARI

CATU	ITANHÉM	TAPIRAMUTÁ
CIPÓ	ITIRUÇU	TEIXEIRA DE FREITAS
COARACI	JACOBINA	TUCANO
CONCEIÇÃO DA FEIRA	JAGUARARI	UBAÍRA
CONDE	JEQUIÉ	URANDÍ
CORAÇÃO DE MARIA	JUAZEIRO	VÁRZEA DO POÇO
CORRENTINA	MORRO DO CHAPÉU	VEREDINHA
CRISÓPOLIS	MUTUÍPE	
CRUZ DAS ALMAS	NOVA SOURE	
DIAS D'AVILA	OLINDINA	
ENTRE RIOS	PAULO AFONSO	
ESPLANADA	GUARATINGA	ITAPICURÚ
GUANAMBI	ITABELA	
MARACÁS	TANHAÇÚ	8URANDÍ

Fonte: AGERBA

e) Terminais hidroviários

A administração dos terminais é um serviço público por licitação. A AGERBA fiscaliza os contratos de concessão remunerada de uso firmado com os licitantes vencedores.

Quadro 22 - Relação de terminais hidroviários

TERMINAL	MUNICÍPIO
BARRA GRANDE	CAMAMÚ
CAMAMÚ	CAMAMÚ
ILHA DE MARÉ, TERMINAL DE BOTELHO	SALVADOR
GAMBOA DO MORRO	CAIRU
MORRO DE SÃO PAULO	CAIRU
PARAMANA	SALVADOR
ILHA DOS FRADES, TERMINAL HIDROVIÁRIO DE PONTA DE NOSSA SENHORA	SALVADOR
SÃO TOMÉ DE PARIPE	SALVADOR
TERMINAL PONTA DO CURRAL	VALENÇA
SÃO JOAQUIM	SALVADOR

BOM DESPACHO	ITAPARICA
CONJUNTO TERMINAL MARÍTIMO DA SEDE DE MARAGOGIPE	MARAGOGIPE
ATRACADOURO DE SÂO ROQUE DO PARAGUAÇÚ	MARAGOGIPE
TERMINAL TURISTICO NÁUTICO DA BAHIA	SALVADOR
TERMINAL DE VERA CRUZ	VERA CRUZ

Fonte: AGERBA

f) Terminais aeroviários

A administração dos terminais é um serviço público concedido através de licitação. A AGERBA fiscaliza os contratos de concessão remunerada de uso firmado com os licitantes vencedores.

Quadro 23 - Relação de Terminais Aeroviários - Municípios

BARREIRAS
BOM JESUS DA LAPA
FEIRA DE SANTANA
LENÇÓIS
PORTO SEGURO
TEIXEIRA DE FREITAS
VALENÇA
VITÓRIA DA CONQUISTA

Fonte: AGERBA

A estrutura organizacional da AGERBA pode ser vista na Ilustração 2. Além dessa estrutura, a AGERBA atua ainda, na fiscalização dos serviços e infraestrutura delegada, através de 12 polos regionais, a saber: Salvador, Alagoinhas, Feira de Santana, Sto. Antônio de Jesus, Juazeiro, Jequié, Vitória da Conquista, Itabuna, Teixeira de Freitas, Seabra, Barreiras e Bom Jesus da Lapa.

Como já mencionado acima, todo o processo de delegação da exploração de infraestrutura e de prestação de serviços é realizado por licitação.

A AGERBA, em alguns segmentos do setor, executa todos os procedimentos licitatórios para delegação a ela atribuídos, de concessão de exploração de infraestrutura e de serviços, ou de permissão, quando é o caso somente de delegação de serviços, sem exploração de infraestrutura.

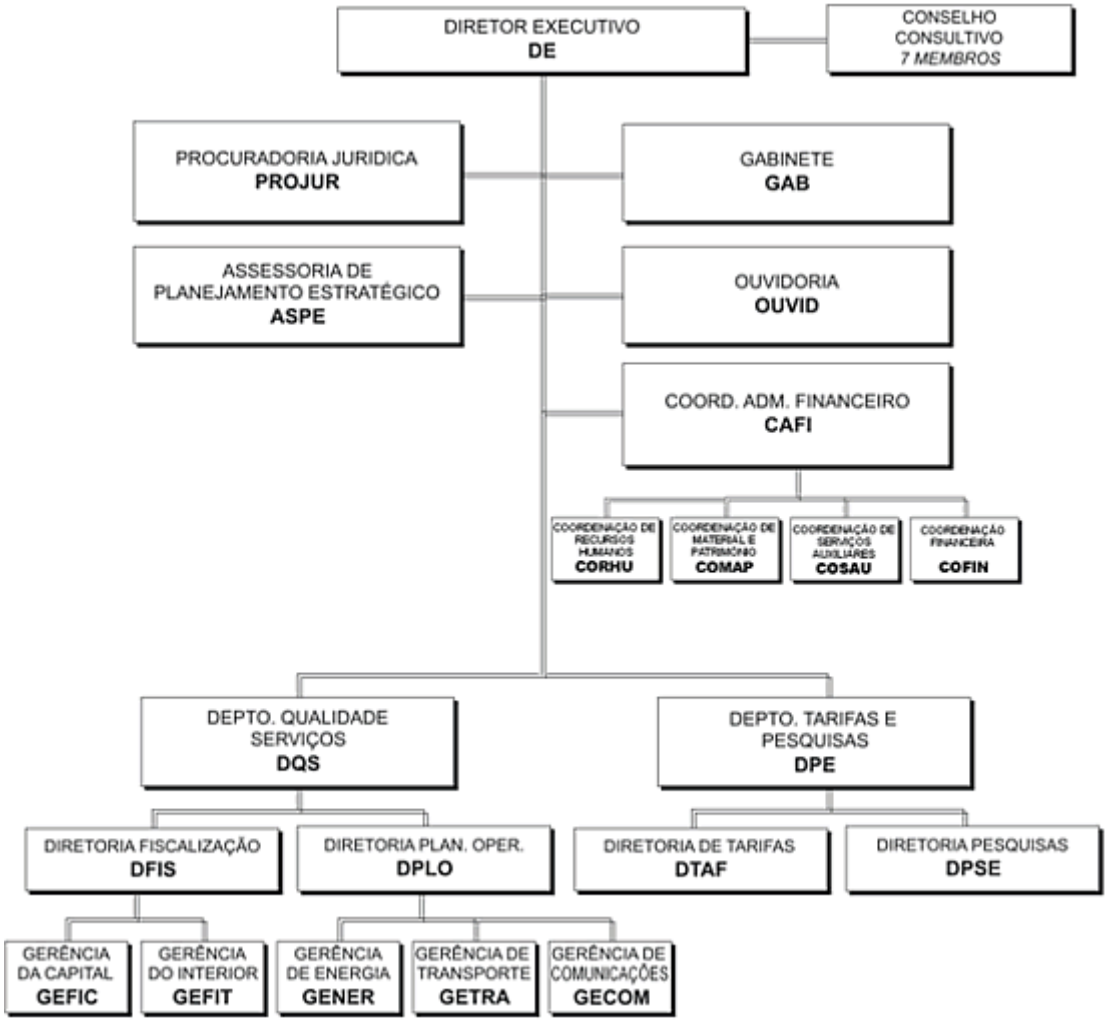


Ilustração 2 – Estrutura Organizacional da AGERBA
Fonte: AGERBA

3.1.4 DERBA - Departamento de Infraestrutura de Transportes Da Bahia

O Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia – DERBA é uma Autarquia do Governo do Estado da Bahia criado pela lei Nº 7.314, de 19 de maio de 1998, vinculado à Secretaria de Infraestrutura – SEINFRA. Em 17 de abril de 2002 foi sancionada a da Lei nº 8.250, oficializando a reestruturação do DERBA, devidamente regulamentada pelo Decreto nº 8.271 de 20 de junho de 2002.

Com a reestruturação, o DERBA passou a incorporar às suas atribuições, além das relativas ao sistema rodoviário estadual, a construção e a administração dos terminais rodoviários, hidroviários e aeroviários do Estado. Dessa forma, o Departamento é responsável, pelo gerenciamento do sistema estadual de transportes sob gestão direta do governo estadual, que conta com uma rede de mais de 20.000 km de rodovias estaduais, além de apoiar a conservação dos sistemas municipais, com aproximadamente 90.000 km, além dos terminais modais.

Como mencionado, a finalidade e as competências do DERBA, na reestruturação havida, foram definidas pela Lei nº 8.250/2002, conforme a seguir.

Lei nº 8.250 de 17 de abril de 2002

Art. 1º - O Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia - DERBA, instituído como autarquia pelo Decreto-Lei nº 816, de 12 de julho de 1946, e modificado pela Lei nº 7.314 , de 19 de maio de 1998, da estrutura da Secretaria de Infraestrutura, com personalidade jurídica de direito público, autonomia administrativa e financeira e patrimônio próprio, com sede e foro na Cidade de Salvador, Estado da Bahia, e jurisdição em todo território do Estado, tem por finalidade básica a execução de programas relativos à subfunção transporte, de competência do Estado, à exceção daqueles cometidos em lei a outras entidades ou órgãos, e, em caráter supletivo, os referentes aos planos federal e municipal, bem como a construção e a administração dos seus terminais rodoviários, hidroviários e aeroviários, competindo-lhe:

I - promover, em articulação com a Secretaria de Infraestrutura, a elaboração e revisão periódica, pelo menos de cinco em cinco anos, do Plano de Transportes do Estado;

II - elaborar estudos e projetos relativos à subfunção transporte;

III - executar o Plano de Transportes do Estado e obras correlatas, mediante programas anuais de trabalho;

IV - construir, manter e conservar as estradas estaduais e federais delegadas;

V - controlar, fiscalizar e policiar o tráfego nas rodovias estaduais e federais delegadas, no que lhe couber;

VI - promover a construção, manutenção e conservação de pistas de aeroportos e de terminais rodoviários, hidroviários e aeroviários, bem como a administração dos terminais não delegados.

A Lei nº 8.250/2002 consolidou e estabeleceu, em legislação própria, a mudança nas atribuições do DERBA, que havia sido configurada anteriormente, já na Lei nº 7.314/1998 que criou a AGERBA. Os artigos 32 e 33 da lei estabeleciam que:

Art. 32 - As atividades relativas à construção de terminais rodoviários, hidroviários e aeroviários, assim como a manutenção, conservação e administração dos terminais não delegados passam, à responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem da Bahia – DERBA.

Art. 33 - O Departamento de Estradas de Rodagem da Bahia - DERBA, autarquia vinculada à Secretaria de Energia, Transportes e Comunicações passa a denominar-se Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia - DERBA, ficando acrescida à sua finalidade, a construção e a administração dos terminais rodoviários, hidroviários e aeroviários.

O regimento interno do DERBA, com as novas atribuições, foi estabelecido pelo Decreto nº 8.271, de 19 de junho de 2002. O decreto não detalhou as competências do DERBA, limitando-se a reproduzir o contido na lei.

DECRETO Nº 8.271 DE 19 DE JUNHO DE 2002

FINALIDADE E COMPETÊNCIA

Art. 2° - O DERBA tem por finalidade básica a execução de programas relativos à subfunção transporte, de competência do Estado, à exceção daqueles cometidos em lei a outras entidades ou órgãos, e, em caráter supletivo, os referentes aos planos federal e municipais, bem como a construção e a administração dos seus terminais rodoviários, hidroviários e aeroviários, competindo-lhe:

I - Promover, em articulação com a Secretaria de Infraestrutura, a elaboração e revisão periódica, pelo menos de cinco em cinco anos, do Plano de Transportes do Estado;

II - Elaborar estudos e projetos relativos à subfunção transporte;

III - Executar o Plano de Transportes do Estado e obras correlatas, mediante programas anuais de trabalho;

IV - Construir, manter e conservar as estradas estaduais e federais delegadas;

V - Controlar, fiscalizar e policiar o tráfego nas rodovias estaduais e federais delegadas, no que lhe couber;

VI - Promover a construção, manutenção e conservação de pistas de aeroportos e de terminais rodoviários, hidroviários e aeroviários, bem como a administração dos terminais não delegados.

De forma resumida, as atribuições do DERBA referentes à rede rodoviária no Estado e aos terminais são:

- elaborar e executar o Plano de Transportes do Estado e estudos e projetos decorrentes;
- construir, manter e conservar as estradas estaduais e federais delegadas;
- controlar, fiscalizar e policiar o tráfego nas rodovias estaduais e federais delegadas, no que lhe couber;
- promover a construção, manutenção e conservação das pistas de aeroportos e de terminais rodoviários, hidroviários e aeroviários, bem como a administração dos terminais não delegados.

A estrutura organizacional do DERBA, para exercício de suas competências, pode ser vista na Ilustração 3 a seguir.

Além dessa estrutura, O DERBA atua regionalmente na malha de transportes do Estado segundo uma rede com 20 residências de manutenção, a saber: Camaçari, Feira de Santana, Alagoinhas, Jacobina, Itaberaba, Sto. Antônio de Jesus, Itapetinga, Itabuna, Casa Nova, Brumado, Jequié, Morro do Chapéu, Senhor do Bonfim, Teixeira de Freitas, Sta. Maria da Vitória, Barreiras, Santo Amaro, Cipó, Seabra e Vitória da Conquista.

A atuação do Departamento no desempenho de suas funções é feita principalmente através da contratação de firmas especializadas, por licitação.

Toda a atividade de serviços e obras executadas diretamente pelo Departamento está praticamente extinta, com alguns poucos serviços de manutenção ainda sendo realizados em algumas residências de manutenção. A tendência é que esses serviços diretos deixem de ser executados, ficando o DERBA com as funções principais de coordenação, supervisão e fiscalização dos serviços sob sua competência.

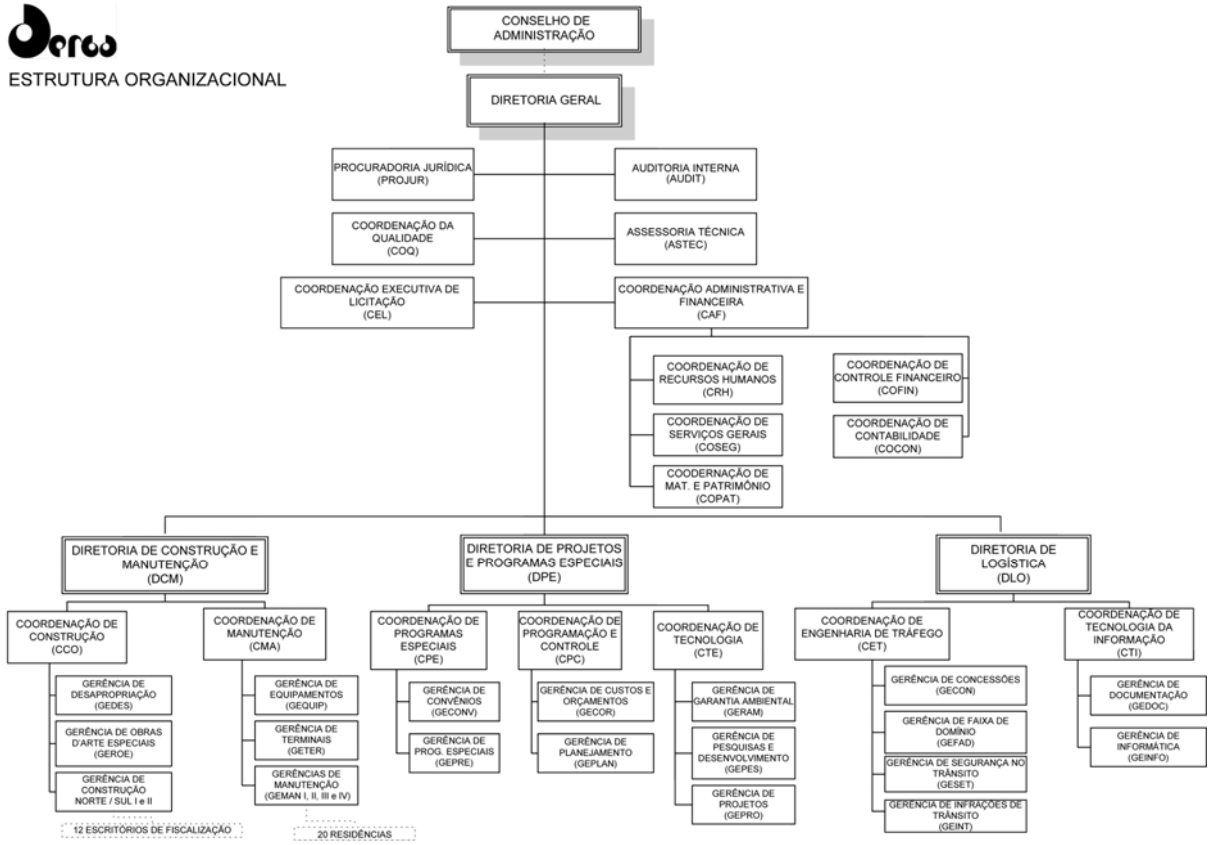


Ilustração 3 – Estrutura Organizacional do DERBA
Fonte: DERBA

A relação dos terminais rodoviários, hidroviários e aeroviários administrados pelo DERBA pode ser vista nos Quadros a seguir.

Quadro 24 – Terminais Rodoviários Administrados pelo DERBA

IT	LOCALIDADE	CESSÃO DE USO	IT	LOCALIDADE	CESSÃO DE USO
001	ACAJUTIBA		057	JAGUAQUARA	
002	AMÉRICA DOURADA	PREFEITURA	058	JEQUIRIÇÁ	PREFEITURA
003	ANTAS	PREFEITURA	059	JEREMOABO	PREFEITURA
004	APORÁ	PREFEITURA	060	JOÃO DOURADO	
005	ARACATU		061	JOSÉ GONÇALVES	
006	ARACI	PREFEITURA	062	JUSSARA	
007	BAIXA GRANDE		063	LAJE	PREFEITURA
008	BARRO ALTO	PREFEITURA	064	LAJEDÃO	PREFEITURA
009	BATE PÉ - V. CONQUISTA		065	LAJEDO DO TABOCAL	PREFEITURA
010	BELMONTE	PREFEITURA	066	LAPÃO	DESATIVADO
011	BREJÕES - Km 100	PREFEITURA	067	LIVRAMENTO	
012	BONINAL		068	MACARANÍ	
013	BOQUIRA		069	MACAÚBAS	
014	BREJOLANDIA		070	MEDEIROS NETO	PREFEITURA
015	CAFARNAUM		071	MONTE SANTO	
016	CALDEIRÃO GRANDE	DESATIVADO	072	MULUNGÚ DO MORRO	PREFEITURA
017	CAMAMU	DESATIVADO	073	MORPARÁ	
018	CAMPO FORMOSO	PREFEITURA	074	MUQUEM S. FRANCISCO	PREFEITURA
019	CANARANA		075	MUNDO NOVO	
020	CANSANÇÃO		076	NAZARÉ	
021	CARDEAL DA SILVA	PREFEITURA	077	NILO PEÇANHA	DESATIVADO
022	CANDIDO SALES		078	NOVA CANAÃ	PREFEITURA
023	CASTRO ALVES	PREFEITURA	079	NOVA ITARANA	PREFEITURA
024	CATURAMA		080	PALMEIRAS	
025	CENTRAL	DESATIVADO	081	PAU BRASIL	
026	CÍCERO DANTAS	PREFEITURA	082	PIATÃ	PREFEITURA
027	CONCEIÇÃO DO ALMEIDA	DESATIVADO	083	PIRITIBA	PREFEITURA
028	CONCEIÇÃO DO COITÉ	PREFEITURA	084	POSTO DA MATA -N. VIÇOSA	PREFEITURA
029	CONCEIÇÃO DO JACUÍPE	PREFEITURA	085	POTIRAGUÁ	DESATIVADO / REFORMANDO
030	CRISTOPOLIS	PREFEITURA	086	PRESIDENTE DUTRA	PREFEITURA
031	CURAÇÁ		087	REMANSO	PREFEITURA
032	FEIRA DA MATA		088	RIACHO DE SANTANA	
033	FILADÉLFIA	PREFEITURA	089	RIACHÃO DO JAQUIPE	
034	FORMOSA DO RIO PRETO	DESATIVADO	090	RIO REAL	
035	GENTIO DO OURO	PREFEITURA	091	RUI BARBOSA	PREFEITURA
036	HELIÓPOLIS	PREFEITURA	092	SANTA INÊS	
037	IAÇÚ	PREFEITURA	093	SANTA MARIA DA VITÓRIA	PREFEITURA
038	IBIRAPOÃ	PREFEITURA	094	SANTO ESTEVÃO	PREFEITURA
039	IBITIARA	PREFEITURA	095	SÃO DESIDÉRIO	PREFEITURA
040	IBITITÁ	PREFEITURA	096	SAPEAÇÚ	PREFEITURA
041	IGAPORÃ		097	SAÚDE	PREFEITURA
042	IGUAÍ	PREFEITURA	098	SERRA DOURADA	PREFEITURA
043	INHOBIM		099	SERROLÂNDIA	PREFEITURA
044	IPIAÚ		100	TABOCAS DO BREJO VELHO	PREFEITURA
045	ITABERABA		101	TAPEROÃ	PREFEITURA
046	ITACARÉ	PREFEITURA	102	UBAITABA	PREFEITURA
047	ITAGIBÁ		103	UBATÃ	PREFEITURA
048	ITAGUAÇU DA BAHIA	PREFEITURA	104	UIBAÍ	
049	ITAMARI		105	UTINGA	
050	ITANAGRA	PREFEITURA	106	VALENTE	PREFEITURA
051	ITAPÉ		107	VÁRZEA NOVA	
052	ITAQUARA	PREFEITURA	108	VEREDA	
053	ITARANTIN		109	WAGNER	
054	ITIÚBA	PREFEITURA	110	WANDERLEY	
055	ITORORÓ	PREFEITURA	111	WENCESLAU GUIMARÃES	PREFEITURA
056	ITUBERÁ	PREFEITURA	112	XIQUE XIQUE	

Fonte: DERBA

Quadro 25 – Terminais Hidroviários Administrados pelo DERBA

IT	LOCALIDADE	CESSÃO DE USO
001	BARRA	
002	BARRA DO SERRINHAEM	
003	BARRA DO PARAGUAÇU	
004	BARRA GRANDE (MARAÚ)	
005	CACHOEIRA	
006	CAIRU	
007	CAICHA PREGOS	
008	CAMAMU (SEDE)	
009	CANAVIEIRA (CAIRU)	
010	CAJAIBA SUL(CAMAMU)	PREFEITURA
011	ILHA GRANDE(CAMAMU)	PREFEITURA
012	JAGUARIPE	
013	JUAZEIRO	
014	MADRE DE DEUS	PREFEITURA
015	MARAGOJIPE	PREFEITURA
016	MARAU	
017	MUTÁ(JAGUARIBE)	PREFEITURA
018	PORTO SEGURO(PIER MUNICIPAL)	
019	RIBEIRA	
020	SÃO ROQUE PARAGUASSU(MARAGOGIPE)	PREFEITURA
021	SANTA CRUZ CABRALIA	
022	TAPEROÁ/GRACIOSA	PREFEITURA
023	TOMBADOURO(S. CRUZ CABRÁLIA)	
024	VERA CRUZ	

Fonte: DERBA

Quadro 26 – Terminais Aeroviários Administrados pelo DERBA

IT	LOCALIDADE	CESSÃO DE USO	IT	LOCALIDADE	CESSÃO DE USO
001	ADUSTINA		038	JAGUAQUARA	PREFEITURA
002	AMARGOSA		039	JEQUIÉ	PREFEITURA
003	BARRA		040	LIVRAMENTO	
004	BARRA DA ESTIVA		041	LUIZ E. MAGALHÃES	PREFEITURA
005	BARRA DO MENDES	PREFEITURA	042	MACARANI	PREFEITURA
006	BELMONTE	PREFEITURA	043	MACAÚBAS	PREFEITURA
007	BOM JESUS DA LAPA		044	MACURERÊ	PREFEITURA
008	BROTAS DE MACAÚBAS	PREFEITURA	045	MARACÁS	
009	BURITIRAMA		046	MARAU	PREFEITURA
010	CACULÉ	PREFEITURA	047	MONTE SANTO	
011	CAETITÉ	PREFEITURA	048	MORRO DO CHAPÉU	PREFEITURA
012	CALDAS DO JORRO		049	MUCUGÊ	PREFEITURA
013	CAMPOS DE LOURDES		050	MUNDO NOVO	
014	CANAVIEIRAS		051	OLIVEIRA DOS BREJINHOS	
015	CARAVELAS	AERONAUTICA	052	PALMEIRAS	
016	CARINHANHA		053	PARAMIRIM	
017	CASA NOVA		054	PIATÃ	PREFEITURA
018	CASTRO ALVES	PREFEITURA	055	PILÃO ARCADO	PREFEITURA
019	CIPÓ		056	PIRITIBA	PREFEITURA
020	CÔCOS	PREFEITURA	057	POÇÕES	PREFEITURA
021	CORRENTINA		058	PRADO	
022	ESPLANADA	PREFEITURA	059	QUEIMADAS	PREFEITURA
023	EUCLIDES DA CUNHA		060	REMANSO	PREFEITURA
024	EUNÁPOLIS		061	RIACHO DE SANTANA	PREFEITURA
025	FORMOSA DO RIO PRETO	PREFEITURA	062	RIO DE CONTAS	
026	GENTIO DO OURO		063	RUI BARBOSA	PREFEITURA
027	GUANAMBI		064	SANTA MARIA DA VITÓRIA	
028	IBITIARA	PREFEITURA	065	SANTA RITA DE CÁCIA	PREFEITURA
029	IBOTIRAMA	PREFEITURA	066	SANTANA	
030	IPIAU	PREFEITURA	067	SENTO SÉ	
031	IRECÊ	PREFEITURA	068	SOBRADINHO	
032	ITABUNA		069	SOUTO SOARES	PREFEITURA
033	ITAPETINGA		070	UAUÁ	PREFEITURA
034	ITABERABA	PREFEITURA	071	UTINGA	
035	ITUAÇU	PREFEITURA	072	VALENTE	PREFEITURA
036	ITUBERÁ	PREFEITURA	073	WAGNER	
037	JACOBINA		074	XIQUE-XIQUE	PREFEITURA

Fonte: DERBA

3.2 DIAGNÓSTICO DO MODELO ATUAL DE GESTÃO

O diagnóstico do atual modelo de gestão compreendeu a análise dos seguintes aspectos:

- estrutura organizacional do Setor;
- compatibilidade das funções dos órgãos da estrutura governamental existente, incluindo a SUPET;
- atual papel da SUPET no setor estadual dos transportes;
- identificação de pontos fortes e fracos da estrutura.

Tendo como base a avaliação da atual estrutura organizacional e os levantamentos realizados sobre as atribuições funcionais de cada entidade apresentados anteriormente, foram examinadas as compatibilidades, complementariedades e os conflitos de competência eventualmente existentes entre os órgãos estaduais que atuam no setor.

As análises também levaram em consideração as conclusões decorrentes das entrevistas realizadas com dirigentes do Setor, nas quais foram apontadas as deficiências e os pontos fortes da atual estrutura organizacional, que serviram de base para a concepção do modelo de gestão proposto na sequência. Foi também incorporada nas avaliações a análise do modelo de gestão proposto no PELTBAHIA.

3.2.1 Estrutura Organizacional do Setor – Análise da Compatibilidade de Funções

Conforme já indicado anteriormente, a estrutura organizacional do setor estadual de transportes tem a seguinte configuração:

a) SEINFRA – responsável por propor, executar, controlar e fiscalizar a política definida para o setor. Coordena a atuação dos diversos órgãos estaduais no setor.

A SEINFRA coordena a execução da política no sistema estadual de transportes. Sua atuação se dá por meio das entidades vinculadas – AGERBA e DERBA – e por meio da Superintendência de Transportes no planejamento estratégico do setor. A atuação da SUPET será objeto de análise mais detalhada, na sequência.

b) SUPET - integrante da estrutura da SEINFRA, é responsável por assessorar o Secretário na execução das suas competências setoriais.

À SUPET compete elaborar o planejamento estratégico do setor, através da realização do plano estadual de logística e de programas e projetos no Estado, executando o seu acompanhamento e avaliação.

Além disso, à Superintendência compete programar, controlar e avaliar, em articulação com o DERBA, as aplicações de recursos financeiros no setor, o que parece conferir à SUPET o papel de coordenação/assessoria de programação financeira da Secretaria.

A estrutura organizacional da SUPET prevê a existência de duas diretorias: de Logística e Transportes e de Intermodalismo, com atribuições principalmente ligadas ao planejamento de redes integradas de transporte e de terminais intermodais.

A Superintendência atualmente encontra problemas para executar suas atribuições legais, principalmente por não contar com uma estrutura adequada. Problemas de compatibilidade e de duplicidade de competências com outros órgãos contribuem para agravar esse quadro, e devem ser discutidos sob o ponto de vista da estratégia de repartição de funções para o bom funcionamento da gestão do Setor.

c) AGERBA - autarquia especial vinculada à SEINFRA, que tem por finalidade regular, controlar e fiscalizar a qualidade dos serviços públicos concedidos, permissionados e autorizados.

À semelhança do que ocorre na área federal, a atuação da Agência no sistema estadual de transporte se dá nas rodovias, terminais e serviços de transporte delegados, atuando concomitantemente ao DERBA, que tem competências semelhantes.

Esse é um aspecto que merece ser objeto de uma segregação de competências entre os dois órgãos.

Atualmente o DERBA possui uma Gerência de Concessões, vinculada à Coordenação de Engenharia de Tráfego da Diretoria de Logística, que tem competência para promover a elaboração dos termos de referência e fornecer subsídios à elaboração dos editais para os contratos de concessão de obras e serviços; elaborar estudos e projetos inerentes a concessão de obras e serviços; coordenar e fiscalizar as atividades necessárias à implementação dos Programas de Concessões, relacionadas com obras e serviços; e supervisionar a execução de contratos de concessão de obras e serviços.

É recomendável que haja uma separação das atribuições entre o DERBA e a AGERBA para o bom funcionamento da gestão do Setor, com esta última agência ficando responsável pela regulação, controle e fiscalização de toda a infraestrutura delegada, enquanto que ao DERBA caberia a gestão da parte não delegada, ainda sob administração do Estado. Esse tema voltará a ser analisado na sequência.

Na área de rodovias, a AGERBA executa a gestão da exploração de cerca de 340 km de rodovias, 82 terminais rodoviários, 15 terminais hidroviários e 8 aeroviários, além da gestão de serviços de linhas de transporte hidroviário e rodoviário de passageiros.

As competências da AGERBA são principalmente de regulação, controle e fiscalização dos serviços e infraestrutura delegada. No que se refere a atribuições de poder concedente, vamos encontrá-las apenas no inciso XI, art.º 2º do Decreto nº 7.426/1998, que estabelece competência para “licitar e contratar as concessões e permissões no âmbito dos serviços de energia, transportes e comunicações”, excluindo a exploração de infraestrutura.

Na infraestrutura rodoviária, por exemplo, as licitações para concessão da exploração de trechos rodoviários estaduais são realizadas e homologadas pelo DERBA, com a gestão do contrato posteriormente repassada à AGERBA.

Já para os serviços de transporte de passageiros, rodoviário ou hidroviário, diferentemente das rodovias, a AGERBA é responsável tanto pela sua outorga quanto pela sua regulação e fiscalização.

A atuação como poder outorgante está prevista, apenas, no decreto, não sendo mencionada no caput do art. 1º da Lei nº 7.314/1998, o que pode trazer dúvidas sobre sua validade. Mesmo assim, a atuação da AGERBA parece extrapolar o disposto no decreto, haja visto que as outorgas para a concessão de terminais aeroviários, por exemplo, também vêm sendo feitas pela Agência. Os terminais marítimos encontram amparo na Lei nº 12.044 de 04 de janeiro de 2011, que dispôs sobre o Sistema de Transporte Hidroviário Intermunicipal de Passageiros e Veículos do Estado da Bahia – SHI. O art. 3º da Lei estabelece que:

Art. 3º - Os serviços do SHI serão operacionalmente planejados, coordenados, controlados, concedidos, permitidos, regulados e fiscalizados pela Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia - AGERBA, autarquia sob regime especial, vinculada à Secretaria de Infraestrutura - SEINFRA, ressalvada a competência da autoridade marítima.

Parágrafo único - A AGERBA estabelecerá, ainda, normas específicas para regulação e fiscalização do serviço público de administração, operação e exploração dos terminais hidroviários de passageiros, mediante concessão ou permissão de uso, observada sempre a legislação pertinente e o Regulamento do SHI.

Com relação ao planejamento do sistema de transportes sob sua responsabilidade, a AGERBA não tem competência específica definida, com exceção do transporte hidroviário, mas algumas das suas competências – de regular, controlar, promover e zelar pela eficiência econômica e técnica dos serviços públicos delegados – podem induzir a atuação da Agência nessa área.

Exemplo da atuação da Agência no planejamento é o plano de transporte intermunicipal rodoviário de passageiros.

Na área de regulação, como já mencionado, a AGERBA divide o exercício dessa função com o DERBA.

d) DERBA - responsável, pelo gerenciamento do sistema estadual de transportes sob gestão direta do governo estadual.

A partir das entrevistas e dos levantamentos e análises realizadas pode-se constatar que o DERBA apresenta hoje sérios problemas de estrutura e de organização funcional que comprometem o seu desempenho.

O órgão ressente-se de um modelo de gestão moderno e compatível para o desempenho de suas atribuições. São reconhecidas suas dificuldades envolvendo a estrutura organizacional, nível hierárquico de unidades e processos de trabalho.

Além disso, o quadro de funcionários do Departamento necessita de renovação – boa parte dos servidores deve se aposentar nos próximos 3 anos – e mesmo requalificação, para estar capacitado a desempenhar suas atribuições legais. Como pode ser visto no Quadro 7 a seguir, o percentual de servidores de nível superior ativos representa cerca de 22% do total do quadro, com os de nível fundamental ou médio atingindo 78%.

Dos servidores de nível superior, apenas 70 (8% do total do quadro e 36% do nível superior) são engenheiros civis, especialização prioritária para o desempenho das tarefas de construir, manter e conservar a infraestrutura de transportes do Estado.

Quadro 27 - DERBA - Servidores Ativos

Escolaridade	*Total*	*%*
Fundamental	370	43
Nível médio	304	35
Nível superior		
Engenheiro civil	70	8
Outros	116	14
Total	**860**	

Fonte DERBA

O DERBA finalizou, em 2013, uma proposta de estrutura organizacional e de um novo regimento, resultante dos estudos desenvolvidos pelo órgão para sua reestruturação organizacional. A proposta foi remetida à SEINFRA e atualmente encontra-se em análise por aquela Secretaria.

A seguir estão apresentados alguns tópicos extraídos do documento PC05 – Estrutura Organizacional e Regimento, proposta baseada na Visão de Processos, de julho de 2013, fornecido pelo DERBA. Ressalte-se que os pontos apresentados não esgotam as modificações propostas no estudo, mas visam tão somente auxiliar as análises objeto do presente relatório.

O novo organograma funcional proposto pode ser visto na Ilustração 4. Foi mantido o número de diretorias, três, as quais, no entanto, sofreram alterações nas suas competências.

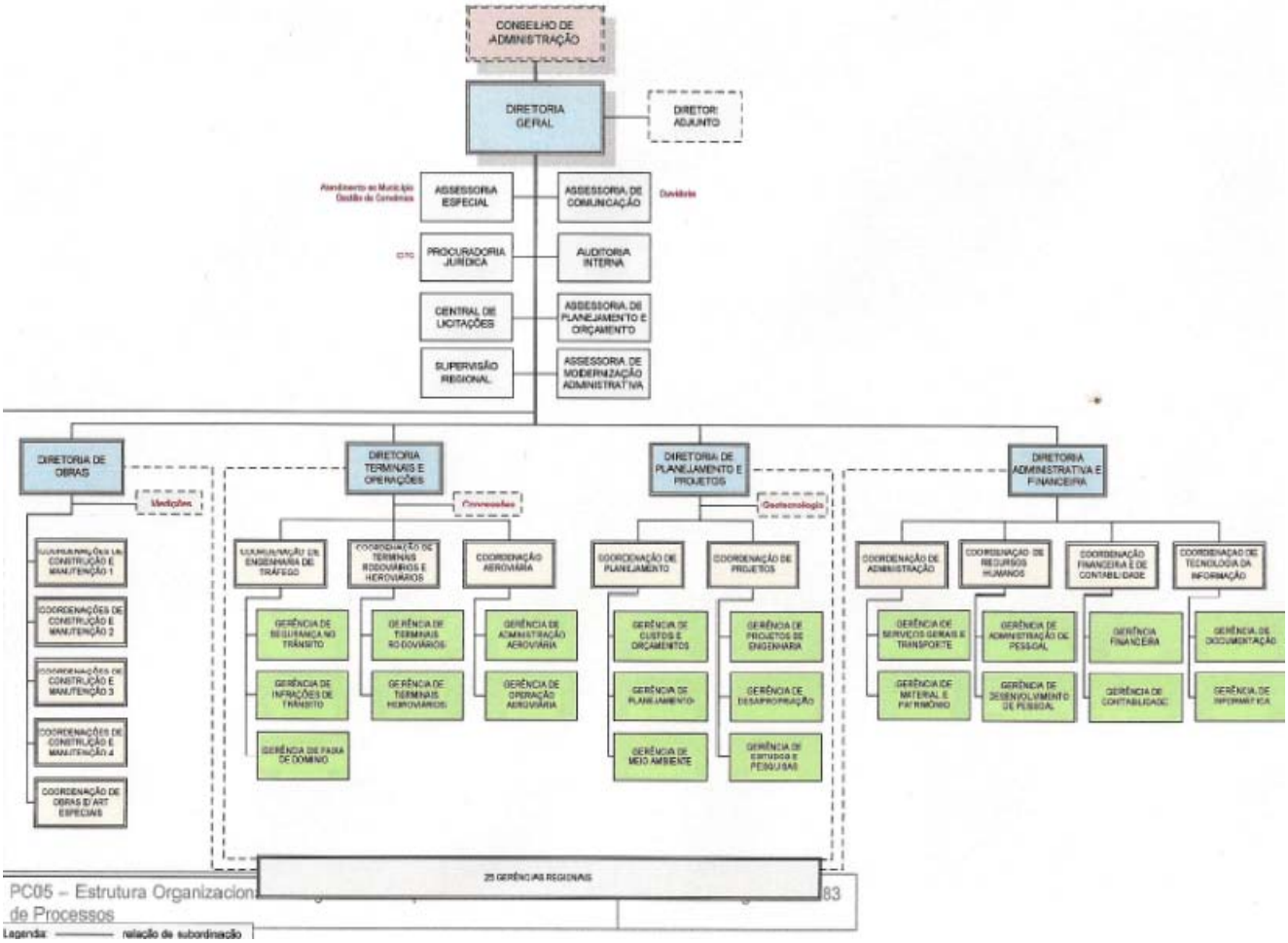


Ilustração 4 – Novo Organograma Funcional do DERBA
Fonte: PC05 – Estrutura Organizacional e Regimento

As novas diretorias propostas são:

- Diretoria de Obras – construção, conservação e manutenção da infraestrutura de transportes rodoviária e terminais rodoviários, hidroviários e aeroviários;
- Diretoria de Terminais e Operações – fiscalização dos contratos de concessões, segurança no trânsito, controle das infrações de trânsito, gestão dos terminais rodoviários, hidroviários aeroportos e aeródromos;
- Diretoria de Planejamento e Projetos – promover estudos, realizar pesquisas, projetos e atividades de planejamento, programação, orçamento e acompanhamento de obras e serviços de engenharia.

Deve-se destacar, na nova Diretoria de Terminais e Operações, a proposição de competência para fiscalizar contratos de concessão e gerir terminais rodoviários, hidroviários, aeroportos e aeródromos.

É também proposta, no âmbito da Diretoria, a criação de uma Assessoria de Concessões, em substituição à atual Gerência de Concessões, com as seguintes competências:

- promover a elaboração de TR e fornecer subsídios à elaboração de editais para os contratos de concessão de obras e serviços;

- elaborar estudos e projetos inerentes à concessão de obras e serviços, no âmbito da sua competência;
- coordenar e fiscalizar as atividades necessárias à implementação dos programas de concessões, relacionados com obras e serviços;
- supervisionar a execução de contratos de concessão de obras e serviços, em articulação com a Diretoria de Obras.

A competência de fiscalizar contratos de concessão e a criação da Assessoria estabelecem uma clara superposição de atribuições com aquelas legalmente atribuídas à AGERBA, quais sejam de fiscalizar, coordenar e regular a infraestrutura de transportes delegada.

Também se considera inadequada a atribuição de elaborar estudos e projetos inerentes à concessão de obras e serviços, no âmbito das competências do DERBA. Essa proposta acarreta uma superposição de competências com a SUPET/SEINFRA, de promover e coordenar a elaboração de planos, programas e projetos de logística de transportes.

O mesmo raciocínio vale para a competência de promover a elaboração e a revisão periódica dos planos hidroviário e rodoviário estaduais, proposta para Gerência de Operação de Terminais Rodoviários e Hidroviários da Diretoria de Terminais e Operações.

Todos esses estudos deveriam ser conduzidos dentro do planejamento global e estratégico do setor, preferencialmente pela SEINFRA, que é o órgão de proposição e coordenação da política estadual de transportes.

Com relação à Diretoria de Projetos e Programas Especiais, não está clara, na proposta de restruturação, a amplitude das competências de planejamento, projetos, estudos e pesquisas para obras de construção e manutenção para a malha viária, hidroviária e aeroviária.

Como já mencionado, as atribuições da Diretoria não deveriam incluir planos diretores estaduais, intermodais ou logísticos, que se superpõem às atribuições da SUPET/SEINFRA, mas sim ater-se à coordenação e execução de projetos de engenharia e de estudos específicos para a execução das atividades finalísticas do Departamento, como planos de gerenciamento de pavimento, planos de restauração e de manutenção da infraestrutura de transporte não delegada, no âmbito das ações cometidas ao DERBA.

O plano de reestruturação do DERBA encaminhado à SEINFRA estabelece um quadro de pessoal com 1.043 postos de trabalho, dos quais 772 são servidores efetivos (74,02%), 140 são cargos em comissão (13,42%), 64 são terceirizados (6,14%) e 91 são estagiários (8,72%).

O novo quadro proposto exige, para seu funcionamento, uma renovação do quadro de servidores efetivos e melhores remunerações. Cite-se, particularmente, o quadro técnico de engenheiros, com poucos profissionais na atualidade, boa parte com perspectivas de aposentadoria no curto prazo.

Nas entrevistas feitas, a baixa remuneração dos servidores e dirigentes do DERBA foi apontado como o principal motivo para o não preenchimento do quadro de pessoal por servidores com o nível de conhecimento apropriado para executar as atribuições do Departamento de forma adequada.

3.2.2 Situação Atual da SUPET no Setor Estadual dos Transportes

As competências principais da SUPET, estabelecidas pelo Decreto nº 8.580, de 07 de julho de 2003, são de elaborar o planejamento estratégico do setor, através da realização do plano estadual de logística e de programas e projetos no Estado, executando o seu acompanhamento e avaliação.

Como órgão integrante da estrutura da SEINFRA, as atividades desenvolvidas pela SUPET são dirigidas para o assessoramento ao Secretário da SEINFRA no cumprimento de suas atribuições.

Como já mencionado, atualmente a Superintendência encontra problemas para executar suas atribuições legais, principalmente por não contar com uma estrutura adequada.

A carência de quadros técnicos na Superintendência é um dos principais entraves à sua atuação, contando atualmente, além da diretoria, com apenas três profissionais especializados, ocupantes de cargos de confiança de coordenador, e um número muito pequeno de gestores públicos, sem a capacitação adequada na maior parte dos casos.

Situações de compatibilidade e de duplicidade de competências com outros órgãos, também já relatadas neste Relatório, contribuem para agravar esse quadro, fazendo com que, na prática, as atividades previstas para a SUPET acabem por ser realizadas pelos órgãos vinculados à Secretaria.

São exemplos dessa superposição as atribuições de elaboração de planos de transporte existentes (e propostas) para o DERBA.

Nos últimos anos a SUPET tem procurado exercer suas atribuições precípuas através da participação de seus técnicos no acompanhamento de planos contratados pelos órgãos vinculados à SEINFRA, principalmente o DERBA. Esse foi o caso dos estudos sobre regulação da lei do transporte hidroviário e do plano diretor da Baía de Todos os Santos, contratados pelo DERBA com recursos do programa PREMAR, mas que se destinavam a atender demandas da SUPET/SEINFRA e da AGERBA.

A atual estrutura organizacional da SUPET é composta por duas diretorias: de Logística e Transportes e de Intermodalismo, com atribuições principalmente ligadas ao planejamento de redes integradas de transporte e de terminais intermodais. Algumas competências específicas mais relevantes sob o ponto de vista do planejamento, vinculadas às suas diretorias são:

a) Diretoria de Logística e Transportes

- coordenar a elaboração do Programa Estadual de Logística de Transportes;
- estudar/fazer o levantamento do potencial geoeconômico do Estado para abrigar novas instalações portuárias, objetivando a criação de vantagens comparativas para a atração de novos empreendimentos;
- efetuar gestões junto aos setores públicos e privados, objetivando a implantação de Terminais de Concentração e Distribuição de Cargas no Estado;
- propor diretrizes estratégicas para os portos e terminais do Estado.

b) Diretoria de Intermodalismo

- elaborar planos, programas e projetos de integração entre modais;
- implementar um sistema de informações sobre a infraestrutura de transportes do Estado;
- desenvolver estudos de intermodalidade de forma integrada com o Programa Estadual de Logística de Transportes;
- promover e estimular ações voltadas para viabilizar o Corredor da Hidrovia do São Francisco;
- elaborar estudos e identificar oportunidades de investimento e fontes de financiamento para a implantação de terminais multimodais de cargas e passageiros.

Poucas dessas atribuições tem sido de fato exercidas pela SUPET. Destaque-se a coordenação do Plano Diretor de Logística de Transportes e a participação, como já mencionado, no acompanhamento de alguns estudos de intermodalidade e de implantação de terminais de cargas.

Não houve, por exemplo, ações da Superintendência no sistema de portos e terminais portuários no Estado, nem mesmo nos estudos desenvolvidos para o complexo do Porto Sul, empreendimento portuário situado na região de Ilhéus, integrante do corredor estruturado pela Ferrovia Oeste – Leste e um dos projetos prioritários do governo estadual.

O PELTBAHIA, nas suas considerações sobre o modelo de gestão para implantação do plano, já havia destacado a falta de estrutura da SUPET como um entrave ao desempenho de suas funções, ressaltando que seria "necessário que sua missão e seus objetivos estratégicos sejam amplamente discutidos".

A proposta do PELTBAHIA para o modelo de gestão previa um papel relevante para a SUPET na estrutura de planejamento e avaliação do setor de logística de transportes na Bahia, com a gestão e coordenação da implantação dos projetos propostos, inclusive com atribuições de integração com organismos federais e estaduais, supervisão de estudos de impacto ambiental, elaboração de anteprojetos, desenvolvimento de parcerias público-privadas, interlocução com organismos de fomento e promoção, e de negociação de contrapartidas e incentivos.

O modelo proposto foi baseado em estrutura existente no governo federal no início dos anos 2000, particularmente o programa Avança Brasil, que apresentou problemas na sua gestão pelo grande número de projetos a controlar, pela centralização do controle e pela interferência na atuação de outros órgãos governamentais.

O PELTBAHIA previa a reestruturação organizacional e a renovação dos quadros de pessoal da SUPET para o desempenho das novas funções, o que não aconteceu.

Não houve a modernização da gestão setorial e nem o desenvolvimento do corpo técnico da SUPET. A estrutura setorial permaneceu sem as mudanças propostas, o que parece indicar que a formulação do modelo de gestão proposto não observou o pensamento e a estrutura político-administrativas factíveis para o setor, talvez pela grandiosidade das alterações necessárias e pela concentração de poderes na Superintendência em detrimento de outros órgãos estaduais.

Na realidade, nos últimos anos, a SUPET, que deveria exercer as funções de planejamento estratégico do setor estadual de transportes, teve sua ação diminuída e praticamente restrita à formulação do PELTBAHIA, sem monitorar e atuar na sua implantação e nos seus desdobramentos.

4. MODELO DE GESTÃO PROPOSTO PARA A IMPLANTAÇÃO DE PROJETOS

4.1. Introdução

Esta etapa dos estudos tem por finalidade apresentar as linhas básicas de concepção de um Modelo de Gestão adequado para a implantação de projetos na área de transportes na Bahia, em particular os indicados pelo PDLT BA.

As análises desenvolvidas nesta etapa envolveram os seguintes aspectos:

- identificação e caracterização das funções e atividades estabelecidas para a SUPET, DERBA e AGERBA;
- revisão da estrutura básica e dos instrumentos de planejamento, coordenação e monitoramento da SUPET, DERBA e AGERBA;
- caracterização das competências gerenciais e técnicas que deverão ser desenvolvidas e fortalecidas na SUPET, DERBA e AGERBA;
- análise da necessidade e a conveniência de se criar uma entidade ou órgão específico para desenvolver as funções de planejamento, administrativas, financeiras, regulação, fiscalização e acompanhamento dos Programas no Setor de Transporte;
- análise da necessidade de reestruturação dos recursos humanos, técnicos e financeiros dos órgãos analisados;
- indicação da necessidade eventual de novos instrumentos legais e normativos para a implantação do novo modelo de gestão.

Na sequência dão apresentadas as avaliações realizadas sobre esses temas e as propostas decorrentes.

Primeiramente, são apresentados os fundamentos considerados para a proposição do modelo de gestão para implantação de projetos na área de transportes na Bahia. Ainda nesse item, são alinhadas considerações sobre os instrumentos legais necessários para validação do PDLT como o instrumento básico de planejamento de transportes no Estado e sobre a necessidade de criação de um novo órgão para coordenar a implantação dos projetos indicados no Plano.

Posteriormente, são apresentadas as competências e funções que deverão ser desenvolvidas e fortalecidas na SUPET, DERBA E AGERBA, com a identificação e caracterização das suas prerrogativas e atividades, e comentada, quando pertinente, a revisão necessária de suas estruturas funcionais.

4.2 Fundamentos do Modelo de Gestão Proposto

Como mencionado, as análises e recomendações constantes deste item visam apresentar os fundamentos que deverão nortear a proposição de um modelo de gestão para maximizar a capacidade de execução de projetos recomendados no PDLTBA, com a obtenção dos resultados esperados na área de transportes na Bahia.

O objetivo é a otimização da atuação dos vários órgãos existentes no setor estadual dos transportes, através do esforço conjunto de diversos agentes, tanto públicos quanto privados, na gestão do setor.

Esse esforço conjunto deve ser realizado em todas as etapas compreendidas na execução dos projetos, quais sejam: planejamento, elaboração de projetos, execução/implantação, operação, fiscalização e avaliação.

Os princípios básicos que devem ordenar um modelo de gestão, dentro da concepção proposta, são:

- definição clara das atribuições e responsabilidades de cada órgão do setor público, com repartição de funções para evitar a superposição de competência, como forma de minimizar potenciais conflitos institucionais e propiciar o máximo de eficiência na gestão dos projetos;
- definição dos mecanismos de cooperação e contratação entre os agentes públicos e privados que participarão na implantação dos projetos, com os melhores resultados para a sociedade.

As análises efetuadas mostraram que existem problemas de superposição de funções entre os órgãos do setor. Além disso, devido às falhas na estrutura organizacional, determinadas atribuições de alguns órgãos acabam sendo desenvolvidas por outros.

Esse é o caso, por exemplo, das ações de planejamento estratégico, a cargo da SEINFRA, que muitas vezes são executadas pelo DERBA ou pela AGERBA, nos segmentos do sistema de transportes onde atuam.

Conforme anteriormente observado, também foram detectados casos de exercício de atribuições que extrapolam as competências legais ou desejáveis de determinadas entidades. Esse é o caso das atividades de delegação, regulação e fiscalização, que vêm sendo exercidas pela AGERBA e pelo DERBA, cuja continuidade está, inclusive, prevista na proposta de reestruturação encaminhada pelo DERBA à SEINFRA.

Merece ainda ser citada, no âmbito da SEINFRA, a necessidade de reforço das suas atribuições de monitoramento e avaliação das políticas e dos programas executados, também muitas vezes executadas de forma parcial pelos órgãos vinculados à Secretaria, sem uma visão do conjunto das ações realizadas.

As entrevistas efetivadas com dirigentes do setor estadual de transportes também apontaram para a necessidade de adaptação do atual modelo, com a reestruturação funcional da SUPET e do DERBA.

Foi consenso entre os entrevistados que o modelo de gestão deveria respeitar a separação e hierarquização de funções e competências entre os órgãos da Secretaria e que a atividade central

de planejamento geral e macro gestão do setor caberia à SEINFRA, com os órgãos vinculados sendo responsáveis pelas atividades de cunho executivo, conforme suas atribuições finalísticas.

A proposição de um modelo de gestão que respeite os pressupostos acima, com atenção aos arranjos institucionais hierárquicos no Estado, é essencial. Isso parece ter afetado o modelo proposto no PELTBAHIA, pois praticamente nenhuma ação para a reestruturação do setor como proposta naquele plano foi executada. De fato, as organizações que seriam afetadas pelas mudanças propostas desenvolveram os seus próprios métodos e práticas de planejamento setorial, aparentemente não reconhecendo o PELTBAHIA e suas propostas.

A necessidade de reforçar as funções de proposição de políticas, de planejamento estratégico e de avaliação também foi detectada pelo PELTBAHIA. Segundo o estudo, não estava definida com clareza, à época, a segregação dessas funções nas instituições estaduais, de forma a serem evitados potenciais conflitos de interesse.

Foi observada, também, a superposição de papéis nas funções atribuídas ao DERBA, SUPET e AGERBA, constatada, inclusive, nas definições formais dessas organizações em sua legislação de criação, como apontado neste Relatório.

Ainda nas entrevistas foi ressaltada a questão do financiamento do setor, tanto para as atividades de planejamento quanto para a implantação dos projetos de infraestrutura necessários. Foi comentada a necessidade de a SUPET ter maior presença no assessoramento aos demais órgãos na captação de recursos para o setor, para as atividades de planejamento e de investimentos no sistema de transportes.

Sobre esse último aspecto, de captação de recursos para investimentos no setor, é importante a ação da Secretaria na atração de investimentos privados para o Setor.

Projetos de investimentos privados na infraestrutura de transporte, por concessão, são interessantes, pois podem assegurar altos níveis de qualidade na manutenção e operação da infraestrutura e de serviços.

Esses projetos podem ser viabilizados desde que:

- os benefícios decorrentes da a concessão sejam maiores dos que os obtidos em outras formas alternativas de contratação;
- o potencial de receita seja consistente com os investimentos e gastos previstos;
- o investidor privado reconheça a estabilidade e tenha confiança no ambiente regulatório que rege as relações entre agentes públicos e privados estabelecido pelo governo.

Dessa forma, com base nos princípios e diretrizes mencionadas acima, o modelo de gestão indicado deve:

- reforçar a ação da SEINFRA na formulação do planejamento estratégico do setor e na avaliação das formas de cooperação e de contratação de agentes privados na implantação e exploração da infraestrutura e de serviços no setor;
- reforçar a ação da SEINFRA no monitoramento e na avaliação das políticas e programas executados;
- estruturar a SUPET para o exercício de suas atribuições de planejamento estratégico, assessorando o Secretário da SEINFRA no desempenho de suas atribuições;

- delegar aos órgãos vinculados o desenvolvimento de atividades de planejamento setoriais, diretamente ligadas às suas atividades finalísticas ;
- consolidar a AGERBA como entidade regulatória e fiscalizadora para toda a infraestrutura e serviços públicos delegados;
- estruturar o DERBA para capacitá-lo para sua atuação no segmento da infraestrutura não delegado.

A elaboração de um Plano de Transportes do Estado, bem como de planos diretores estratégicos e de delegação de infraestrutura e serviços são atividades de planejamento estratégico para definição de políticas setoriais, e deveriam ser executados no âmbito da SEINFRA, que é o órgão de proposição e coordenação da política estadual de transportes, através da SUPET, integrante da sua estrutura funcional.

Atividades de gestão de contratos de delegação, regulação e fiscalização de infraestrutura e de serviços públicos deveriam ficar no âmbito das competências da AGERBA, órgão especialmente criado para exercer o poder de regulação, controle e fiscalização dos serviços delegados no setor público estadual.

O DERBA atuaria sobre a infraestrutura e serviços não delegados, sendo responsável por sua implantação, manutenção, conservação, fiscalização e operação.

No planejamento, o DERBA teria atribuições de coordenação e execução de projetos e de estudos específicos para a execução das suas atividades finalísticas, projetos de engenharia, planos de gestão de pavimentos, de manutenção e recuperação da infraestrutura, entre outros.

A avaliação das formas de cooperação e de contratação de agentes privados na implantação e exploração da infraestrutura e de serviços no setor, hoje uma das atribuições do DERBA, deve ser atividade incluída na macrogestão do sistema, a cargo da SEINFRA.

No que se refere à atuação como poder concedente, as análises mostraram a diversidade de situações existentes, com a SEINFRA/DERBA e a AGERBA assumindo essa competência segundo os sistemas de transporte – rodoviário e hidroviário - e tipos de infraestrutura – rodovias e terminais.

Mantendo as atuais competências definidas em lei, mas atendendo à recomendação feita sobre a necessidade de segregação de funções para evitar a superposição de competências, a AGERBA assumiria, por delegação da SEINFRA, as atribuições de delegação de infraestrutura e serviços hoje exercidas pelo DERBA. Como já mencionado, a segregação funcional e institucional do setor é essencial para a correta gestão dos projetos de transporte no Estado.

As diretrizes de atuação expostas acima mostram que a atual estrutura organizacional do setor não precisa ser alterada, bastando que sejam feitas algumas modificações nas suas competências atuais para superar os problemas institucionais e de gestão apontados, que permitirão otimizar, pelo esforço conjunto, a atuação dos vários órgãos existentes na gestão do setor.

Com isso, não se considera necessário criar ou designar uma nova entidade ou órgão específico para desenvolver as funções de planejamento, administrativas, financeiras, de regulação, fiscalização e acompanhamento dos projetos no setor estadual de transportes.

Oficialização do PDLT

No que diz respeito à adoção de instrumentos legais para oficializar o PDLT como um instrumento básico orientador dos investimentos em transporte no Estado da Bahia, duas linhas de ação podem ser adotadas.

Inicialmente, seria recomendado que o poder executivo reconhecesse o PDLT e sua carteira de projetos como a base para a tomada de decisões no setor, tanto na escolha dos projetos a implantar, como na orientação da forma de sua execução, se por contratação direta para construção ou por contratos de delegação ou de parceria público-privada, como forma de atrair investimentos privados e de melhorar o nível de manutenção e operação de parcela da infraestrutura, cujos indicadores de viabilidade mostrem sua aptidão.

O decreto do Governo Estadual sinalizaria a vontade política do executivo e seria considerado na proposta de orçamento do setor, elaborada pela SEINFRA.

Um segundo nível de atuação seria o da incorporação da carteira de projetos e das diretrizes de ação do PDLT ao Plano Plurianual do Estado, com o nível de detalhe requerido.

A inclusão do PDLT à lei do PPA traria maior segurança e controle do Estado na realização dos projetos indicados.

4.3 Caracterização das Competências e Funções que Deverão ser Desenvolvidas e Fortalecidas na SUPET, DERBA e AGERBA

A partir dos fundamentos do modelo de gestão expressos, serão aqui examinadas as competências sugeridas para a SUPET/SEINFRA, DERBA e AGERBA, com a identificação e caracterização das suas funções e atividades, e comentada a revisão necessária de sua estrutura funcional básica.

4.3.1 SUPET

A SUPET manteria as suas atribuições de assessorar o Secretário da SEINFRA no planejamento, coordenação, supervisão, acompanhamento e avaliação da política de transportes no Estado, de forma a promover e articular a integração dos diversos modais de transportes.

Essas atribuições seriam feitas na macrogestão do sistema, assumindo a SUPET a competência de coordenação e execução de estudos de planejamento global do setor, tais como, entre outros:

- Plano Diretor de Logística e Transportes;
- Planos Diretores setoriais;
- Planos Diretores de concessão de infraestrutura;
- Planos intermodais e estratégicos;
- Estudos de viabilidade.

Caberia ainda à SUPET a coordenação, acompanhamento e avaliação dos programas de transportes executados no Estado, em conjunto com os demais órgãos vinculados à Secretaria.

A SUPET manteria praticamente todas as suas outras atribuições de assessoramento, quais sejam de:

- Articulação com órgãos e entidades federais, estaduais e municipais para compatibilizar a execução de programas de transportes;
- orientação técnica a entidades públicas e privadas, quando do interesse do Estado;
- atuação com os órgãos vinculados à SEINFRA para a captação de recursos junto a instituições públicas e privadas, nacionais e internacionais.

Ainda dentro de suas atuais competências, a SUPET deverá intensificar sua interlocução com órgãos federais que têm atuação nas áreas portuária, hidroviária e ferroviária, em função das recentes mudanças verificadas na legislação que regula esses setores, considerando a sua importância para projetos estratégicos do Estado, como o Porto Sul, o sistema portuário de Aratu e o corredor hidroviário do rio São Francisco.

Com relação à competência de programar, controlar e avaliar, em articulação com o DERBA, as aplicações de recursos financeiros no setor, deveria haver uma avaliação para atribuí-la à Diretoria Geral da Secretaria, continuando com a SUPET a atribuição de assessoramento geral ao Secretário.

Para exercício das suas competências, a SUPET deverá passar por uma reestruturação, com o redimensionamento de seu quadro funcional – atualmente aquém das suas necessidades – e das suas diretorias.

A Superintendência deverá contar, além dos diretores e coordenadores, com um quadro funcional de gestores com treinamento especializado no planejamento de transportes e avaliação de projetos, para coordenar e executar as funções básicas de planejamento, acompanhamento e avaliação dos programas de transporte no Estado.

Com relação aos recursos financeiros necessários à contratação de estudos, a SUPET deverá se valer dos esquemas atuais de financiamento, a partir dos orçamentos dos órgãos vinculados, com maior flexibilidade administrativa para a sua contratação. Nesses casos, a competência da SUPET na coordenação e supervisão dos estudos deverá ser assegurada por convênio entre a SEINFRA e os órgãos, constando ainda do contrato a atribuição da SUPET na coordenação dos trabalhos.

4.3.2 AGERBA

A AGERBA deverá concentrar todas as atividades de regulação, normatização e fiscalização dos serviços e da infraestrutura delegada pelo Estado, a saber:

- transporte rodoviário intermunicipal de passageiros;
- transporte hidroviário intermunicipal de passageiros;
- administração de terminais rodoviários, hidroviários e aeroviários;
- rodovias estaduais concedidas.

Deverá haver a separação das atribuições atualmente compartilhadas entre o DERBA e a AGERBA para o bom funcionamento da gestão do setor, com a Agência ficando responsável pela regulação, controle e fiscalização de toda a infraestrutura delegada, enquanto que ao DERBA caberá a gestão da parte não delegada, ainda sob administração do Estado.

A AGERBA absorveria por delegação da SEINFRA, quando necessário, as atribuições de delegação de infraestrutura e serviços hoje exercidas pelo DERBA, tais como:

- elaboração de termos de referência e editais para os contratos de concessão;
- elaboração de estudos e projetos inerentes à concessão;
- supervisão, coordenação e fiscalização dos contratos de concessão.

Deve-se mencionar que o regulamento aprovado pelo Decreto nº 7.426/1998 já prevê no inciso XI do art. 2º a competência de licitar e contratar as concessões e permissões no âmbito dos serviços de transportes.

De forma resumida, as competências da AGERBA continuariam sendo de:

- regular, controlar e fiscalizar os serviços públicos concedidos, permissionados e autorizados, nas áreas de rodovias, hidrovias, terminais aeroportuários, hidroviários e rodoviários, transportes intermunicipais de passageiros;
- zelar pela eficiência econômica e técnica dos serviços públicos delegados submetidos à sua competência regulatória;
- proteger os usuários contra o abuso de poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros;
- aprovar, e fazer a revisão de tarifas para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessões e termos de permissões de serviços públicos;
- atender às necessidades dos usuários;
- promover a estabilidade nas relações entre o poder concedente, entidades reguladas e usuários;
- promover a livre, ampla e justa competição entre as entidades reguladas, bem como corrigir os efeitos da competição imperfeita;
- fiscalizar os contratos de concessões e termos de permissão de serviços públicos;
- dirimir, como instância administrativa definitiva, conflitos envolvendo o poder concedente ou permitente, os concessionários ou permissionários de serviços públicos e os respectivos usuários;
- licitar e contratar as concessões e permissões no âmbito dos serviços de transportes;
- elaborar, aprovar e controlar o cumprimento das normas regulamentares e disciplinadoras dos serviços públicos regulados.

Com relação às atribuições de planejamento, a AGERBA teria atribuições de sua execução voltada para as atividades finalísticas da Agência, de regulação, normatização e fiscalização.

Dessa forma, por exemplo, poderiam ser desenvolvidos planos operacionais para transporte intermunicipal rodoviário e hidroviário, estudos sobre tarifas, estudos técnico-financeiros para definir parâmetros para delegação de infraestrutura ou de serviços e de seu reajuste para reequilíbrio contratual, etc.

4.3.3 DERBA

O DERBA teria sua atuação voltada para o sistema estadual de transportes não delegado, competindo-lhe, de forma resumida:

- executar o Plano de Transportes do Estado;
- construir, manter e conservar as estradas estaduais e federais delegadas;
- controlar, fiscalizar e policiar o tráfego nas rodovias estaduais e federais delegadas, no que lhe couber;

- promover a construção, manutenção e conservação de pistas de aeroportos e de terminais rodoviários, hidroviários e aeroviários, bem como a administração dos terminais não delegados.

Em atenção aos princípios norteadores do modelo de gestão formulados, não seria mais atribuição do DERBA a elaboração e revisão do Plano de Transportes do Estado, que passaria a ser executada e coordenada pela SUPET/SEINFRA.

O DERBA continuaria com a competência de elaborar estudos e projetos relativos à infraestrutura de transporte não delegada, entendendo-se com isso o desenvolvimento de projetos de engenharia e de estudos específicos para a execução das atividades finalísticas do Departamento, como, por exemplo, planos de gerenciamento de pavimento, planos de restauração e de manutenção da infraestrutura de transporte, no âmbito das suas competências.

A proposta da nova estrutura organizacional do Departamento teria que sofrer ajustamentos, excluindo-se a Assessoria de Concessões, na futura Diretoria de Terminais e Operações.

A proposta de regulamento interno também teria que ser alterada, excluindo as competências mencionadas, que alcançam, também, as gerências de operação de terminais rodoviários e hidroviários, na mesma diretoria.

Na estrutura atual, essas competências a excluir estão contidas na Gerência de Concessões, vinculada à Coordenação de Engenharia de Tráfego da Diretoria de Logística.

A necessidade de reestruturação do DERBA, com sérios problemas na sua estrutura atual e de organização funcional, que comprometem o seu desempenho, é consenso dentre os entrevistados.

Como apontado anteriormente, o DERBA ressente-se de um modelo de gestão compatível para o desempenho de suas atribuições.

O quadro de funcionários do Departamento necessita de renovação e requalificação, já que boa parte dos servidores deve se aposentar nos próximos 3 anos. Atualmente o percentual de servidores de nível superior ativos representa cerca de 22% do total do quadro, com os de nível fundamental ou médio atingindo 78%.

Como já indicado anteriormente, entre os profissionais de nível superior, apenas 70 (8% do total do quadro e 36% do nível superior) são engenheiros civis, especialização prioritária para o desempenho das tarefas de construir, manter e conservar a infraestrutura de transportes do Estado.

O plano de reestruturação do DERBA encaminhado à SEINFRA estabelece um quadro de pessoal com 1.043 postos de trabalho, dos quais 772 são servidores efetivos (74,02%), 140 são cargos em comissão (13,42%), 64 são terceirizados (6,14%) e 91 são estagiários (8,72%).

Sua implantação exige, para garantia de bom desempenho, a renovação do quadro de servidores efetivos através de concurso, com melhor remuneração, para atração de interessados com nível técnico adequado.

ANEXOS

Anexo 1

PROGRAMA DE IMPLANTAÇÃO - RELAÇÃO DOS TRECHOS

Ordenados por Rodovia - Taxa de Corte = 12%

SIGLA DA RODOVIA	TRECHO RODOVIÁRIO CÓDIGO SRE	DESCRIÇÃO DO INÍCIO	DESCRIÇÃO DO FIM	TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	EXTENSÃO (KM)	TIR (%)	VPL (10^6 R$)	INVEST. ECON. (R$)	INVEST. FIN (R$)
BA - 131	131EBA01500	Entr. BR-330(B) (Novo Acre)	Entr. BA-561 (Triunfo do Sincorá)	Vale do Jequiriçá	22,00	20,99	28,65	41.587.200,00	59.410.285,71
	131EBA01550	Entr. BA-561 (Triunfo do Sincorá)	Entr. BR-407/BA-026 (Contendas do Sincorá)	Chapada Diamantina	23,60				
BA - 225	225EBA00350	Entr. BR-330(B)/BA-441 (Itajubaquara)	Entr. BA-156 (Ibituname)	Irecê	20,10	13,66	8,34	57.180.000,00	81.685.714,29
	225EBA00400	Entr. BA-156 (Ibituname)	Entr. BA-046/BA-160 (Morpará/Inicio Trv.S.Francisco)	Irecê	69,20				
	225EBA00450	Entr. BA-046/BA-160 (Morpará/Inicio Trv.S.Francisco)	Entr. BA-161(A) (Torrinha/Fim Trav.Rio S. Francisco)	Velho Chico	6,00				
BA-245	245EBA01000	Mocambo	Entr. BR-349/BA-476 (Ibipitanga)	Chapada Diamantina	25,80	49,22	510,50	86.840.640,00	124.058.057,14
	245EBA01200	Boquira	Entr. BA-160/BA-470 (Paratinga)	Velho Chico	57,00				
BR-030	030BBA03550	Entr. BA-026/262 (p/ Brumado - Acesso II)	Entr. BR-407/BA-026/142 (Sussuarana)	Sertão Produtivo	49,80	46,17	287,90	67.899.312,00	96.999.017,14
				TOTAL	**273,50**		**835,39**	**253.507.152,00**	**362.153.074,29**

Nota: Ponte Salvador - Itaparica, em estudo pelo DERBA, não foi objeto de avaliação econômica.

Anexo 2

PROGRAMA DE PAVIMENTAÇÃO - RELAÇÃO DOS TRECHOS

Ordenados pela Taxa Interna de Retorno (TIR)

RODOVIA	CÓDIGO SRE	TRECHO RODOVIÁRIO DESCRIÇÃO DO INÍCIO	DESCRIÇÃO DO FIM	TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	EXTENSÃO (KM)	TIR (%)	VPL (10^6 R$)	INVEST. ECON. (R$)	INVEST. FINAN (R$)
BA-510	510EBA00050	Entr. BA-084 (km 2,6)	Pedras	Recôncavo	5,80	539,90	167,68	3.548.440,00	4.669.000,00
BA-551	551EBA00100	Guloso	Entr. BR-330/BA-650 (Ipiaú)	Médio Rio das Contas	13,80	407,10	308,83	7.341.600,00	9.660.000,00
BA-504	504EBA00250	Ac. Olhos D'Água	Aramari	Litoral Norte/Agreste Baiano	6,90	383,00	132,63	3.670.800,00	4.830.000,00
BA-551	551EBA00050	Entr. BA-120 (p/ Ibirataia)	Guloso	Médio Rio das Contas	7,60	377,70	158,21	4.043.200,00	5.320.000,00
BA-643	643EBA00050	Entr. BA-262 (Baraque)	Entr. BA-642 (São Pedro)	Médio Sudoeste da Bahia	25,00	338,10	473,20	13.300.000,00	17.500.000,00
BR-235	235BBA03100	Casa Nova	Entr. BA-722 Barragem do Caminho	Sertão do São Francisco	76,70	335,50	1.392,22	40.804.400,00	53.690.000,00
BR-235	235BBA03002	Div. PE/BA	Entr. BA-316 (p/ Sobradinho)	Sertão do São Francisco	7,00	318,10	117,48	3.724.000,00	4.900.000,00
BA-642	642EBA00050	Entr. BR-116/BA-262 (Planalto)	Entr. BA-643 (São Pedro)	Vitória da Conquista	6,00	312,30	106,15	3.192.000,00	4.200.000,00
BR-235	235BBA03003	Entr. BA-316 (p/ Sobradinho)	Casa Nova	Sertão do São Francisco	30,00	261,40	419,35	15.960.000,00	21.000.000,00
BA-046	046EBA00700	Entr. BA-488 (p/ João Amaro)	Entr. BR-242 (Itaberaba)	Piemonte do Paraguaçu	11,80	246,20	167,15	6.277.600,00	8.260.000,00
BA-447	447EBA00200	Entr. BA-465 (Angical)	Entr. BR-242 (km 790,7/Próx. Barreiras)	Bacia do Rio Grande	35,80	242,40	438,14	19.045.600,00	25.060.000,00
BR-235	235BBA03400	Entr. BA-161 (p/ Pilão Arcado)	Entr. BR-020 (Campo Alegre de Lourdes)	Sertão do São Francisco	94,60	232,80	962,53	50.327.200,00	66.220.000,00
BR-235	235BBA03001	Div. BA/PE	Div. PE/BA	Pernambuco	27,00	227,40	300,04	14.364.000,00	18.900.000,00
BR-235	235BBA03302	Entr. BA-324	Entr. BA-161 (p/ Pilão Arcado)	Sertão do São Francisco	15,20	204,20	139,17	8.086.400,00	10.640.000,00
BA-046	046EBA00650	Entr. BA-245 /BA-553 (Iaçu)	Entr. BA-488 (p/ João Amaro)	Piemonte do Paraguaçu	21,10	202,30	229,19	11.225.200,00	14.770.000,00
BA-491	491EBA00200	Entr. BA-863 (p/ Geolandia)	Entr. BR-101 (Governador Mangabeira)	Recôncavo	5,40	198,00	51,00	2.872.800,00	3.780.000,00
BA-245	245EBA01150	Entr. BA-156(B) (Ac. Boquira)	Boquira	Bacia do Paramirim	2,60	195,80	37,21	1.383.200,00	1.820.000,00
BA-245	245EBA00950	Entr. BR-349/BA-152 (Ibitiara)	Mocambo	Chapada Diamantina	24,00	184,60	335,57	12.768.000,00	16.800.000,00
BA-644	644EBA00200	Altamira	Entr. BA-262 (Iguaí)	Médio Sudoeste da Bahia	36,00	181,90	601,44	32.832.000,00	43.200.000,00
BA-644	644EBA00150	Entr. BR-030 (Valentim)	Altamira	Médio Sudoeste da Bahia	6,00	179,50	98,74	5.472.000,00	7.200.000,00
BR-235	235BBA03301	Entr. BR-324 (Remanso)	Entr. BA-324	Sertão do São Francisco	1,80	175,00	17,47	957.600,00	1.260.000,00
BA-663	663EBA00030	Entr. BR-415 (Ferradas)	Ferradas	Litoral Sul	0,70	156,40	4,63	372.400,00	490.000,00
BA-245	245EBA00150	BA-130 (p/ Assent. Beira Rio - Incra)	Entr. BR-407(A)/BA-131(A) (p/ Itaetê)	Chapada Diamantina	43,40	141,30	357,43	23.088.800,00	30.380.000,00
BA-245	245EBA00100	Ac. Marcionílio Souza	BA-130 (p/ Assent. Beira Rio - Incra)	Chapada Diamantina	3,50	137,00	25,57	1.862.000,00	2.450.000,00
BA-513	513EBA00100	Humildes	Entr. BR-101 (km 170,2)	Portal do Sertão	0,90	134,20	5,90	478.800,00	630.000,00
BR-407	407BBA04901	Entr. BA-245 (p/ Marcionílio Souza)	Entr. BA-892 (Juaraci)	Chapada Diamantina	16,00	131,30	101,38	8.512.000,00	11.200.000,00
BA-026	026EBA00400	Entr. BR-101(B) (Após Santo Antonio de Jesus)	Entr. BA-495 (Varzedo)	Recôncavo	14,30	130,50	91,65	8.748.740,00	11.511.500,00
BA-513	513EBA00050	Entr. BR-324 (km 532,5)	Humildes	Portal do Sertão	4,50	125,60	35,53	2.394.000,00	3.150.000,00
BA-518	518EBA00100	Entr. BA-519 (Amado Bahia)	Entr. BA-093 (km 28,1)	Litoral Norte/Agreste Baiano	1,30	120,20	6,75	691.600,00	910.000,00
BA-142	142EBA01110	Ituaçu	Ac. Gruta da Mangabeira	Sertão Produtivo	3,90	115,20	21,99	2.074.800,00	2.730.000,00
BR-122	122BBA03800	Entr. Div. PE/BA (Petrolina/Juazeiro)	Entr. BA-210 (p/ Sobradinho)	Sertão do São Francisco	5,50	114,30	25,28	2.926.000,00	3.850.000,00
BA-142	142EBA01150	Ac. Gruta da Mangabeira	Tanhaçu	Sertão Produtivo	20,70	110,60	111,75	11.012.400,00	14.490.000,00
BA-026	026EBA00450	Entr. BA-495 (Varzedo)	Entr. BA-539 (Ac. São Miguel das Matas)	Vale do Jequiriçá	11,70	103,10	58,38	7.158.060,00	9.418.500,00
BR-122	122BBA03950	Fim da Pavimentação (Junco)	Entr. BA-144 (Abreus)-Fim da Implantação	Sertão do São Francisco	33,00	102,40	120,46	17.556.000,00	23.100.000,00
BA-504	504EBA00200	Entr. BA-515 (Ouriçangas)	Ac. Olhos D'Água	Litoral Norte/Agreste Baiano	12,80	99,50	47,17	6.809.600,00	8.960.000,00
BA-849	849EBA00050	Entr. BR-242 (km 368,4)	Palmeiras	Chapada Diamantina	7,70	97,20	36,45	4.096.400,00	5.390.000,00
BR-349	349BBA03200	Pintadas	Entr. BR-407/130 (p/ Mairi-Baixa Grande)	Bacia do Jacuípe	30,00	97,10	143,35	15.960.000,00	21.000.000,00
BA-245	245EBA01050	Entr. BR-349/BA-476 (Ibipitanga)	Entr. BA-156(A)	Bacia do Paramirim	21,90	96,30	251,04	19.972.800,00	26.280.000,00
BA-156	156EBA00950	Entr. BA-026 (Licinio de Almeida)	Entr. BA-263(A) (p/ Jacaraci)	Vitória da Conquista	7,00	95,10	33,85	3.724.000,00	4.900.000,00
BA-156	156EBA01000	Entr. BA-263(A) (p/ Jacaraci)	Entr. BA-263(B) (Jacaraci)	Vitória da Conquista	17,00	92,70	91,76	9.044.000,00	11.900.000,00
BR-407	407BBA04902	Entr. BA-892 (Juaraci)	Entr. BR-330 (Iramaia)	Chapada Diamantina	13,00	92,00	56,19	6.916.000,00	9.100.000,00
BA-144	144EBA00450	Entr. BA-368 (Laje do Batata)	Várzea Nova	Piemonte da Diamantina	29,50	80,70	97,68	15.694.000,00	20.650.000,00
BA-220	220EBA00600	Andorinha	Entr. BR-407(A) (Senhor do Bonfim)	Piemonte Norte do Itapicuru	42,50	80,70	257,95	38.760.000,00	51.000.000,00

BA-084	084EBA00500	Entr. BA-504 (Irará)	Entr. BA-400 (Agua Fria)	Portal do Sertão	17,00	77,60	59,62	9.044.000,00	11.900.000,00
BR-030	030BBA04120	Entr. BA-130 (p/ Ibiupâ)	Entr. BA-656 (?)	Litoral Sul	23,00	72,80	47,50	12.236.000,00	16.100.000,00
BR-020	020BBA02801	Entr. BR-135(B)/BA-451 (Monte Alegre)	Entr. BA-449	Bacia do Rio Grande	24,00	71,00	157,03	21.888.000,00	28.800.000,00
BA-398	398EBA00050	Entr. BR-110 (km 251,8)	Crisópolis	Litoral Norte/Agreste Baiano	17,30	69,60	40,30	9.203.600,00	12.110.000,00
BA-130	130EBA02150	Entr. BR-030(B) (p/ Ibitupã)	Entr. BA-660 (Ibitupã)	Médio Sudoeste da Bahia	7,70	68,00	21,18	4.096.400,00	5.390.000,00
BR-235	235BBA03500	Entr. BR-020 (Campo Alegre de Lourdes)	Div. BA/PI	Sertão do São Francisco	15,00	67,10	32,36	7.980.000,00	10.500.000,00
BA-144	144EBA00500	Várzea Nova	Ac. Icó	Chapada Diamantina	7,80	66,40	19,88	4.149.600,00	5.460.000,00
BA-412	412EBA00100	Entr. BR-349 (Barreiro)	Entr. BR-324 (Próx. Nova Fátima)	Bacia do Jacuípe	11,60	65,80	37,91	6.171.200,00	8.120.000,00
BA-486	486EBA00100	Guaribas	Ipueira	Piemonte do Paraguaçu	8,50	64,20	39,89	7.752.000,00	10.200.000,00
BA-486	486EBA00150	Ipueira	Entr. BA-046 (Alagoas)	Piemonte do Paraguaçu	9,70	64,20	45,52	8.846.400,00	11.640.000,00
BA-144	144EBA00550	Ac.Icó	Entr. BA-052 (Morro do Chapéu)	Chapada Diamantina	36,60	63,80	88,78	19.471.200,00	25.620.000,00
BA-046	046EBA00800	Entr. BA-486 (Alagoas)	Entr. BR-407(A)/Entr. BA-130(A) (Ruy Barbosa)	Piemonte do Paraguaçu	28,10	63,70	130,48	25.627.200,00	33.720.000,00
BA-263	263EBA00750	Entr. BA-156(B) (p/ Licinio de Almeida)	Entr. BR-122 (Urandi)	Sertão Produtivo	20,00	62,70	123,34	18.240.000,00	24.000.000,00
BR-330	330BBA02001	Entr. BR-407 (Iramaia)	Entr. BA-561 (p/ Triunfo do Sincorá)	Vale do Jequiriçá	17,00	61,00	84,91	15.504.000,00	20.400.000,00
BA-486	486EBA00050	Entr. BA-233 (Santa Quitéria)	Guaribas	Piemonte do Paraguaçu	22,50	59,50	95,19	20.520.000,00	27.000.000,00
BA-633	633EBA00050	Entr. BA-680 (Faz. Salvador)	Entr. BA-274 (km 104,3)	Médio Sudoeste da Bahia	25,60	58,30	72,60	15.662.080,00	20.608.000,00
BA-225	225EBA00100	Entr. BA-433 (Presidente Dutra)	Entr. BA-434 (Uibaí)	Irecê	17,10	57,80	33,06	9.097.200,00	11.970.000,00
BA-576	576EBA00050	Entr. BA-172 (Próx. Santana)	Entr. BA-161 (Ac. Sítio do Mato)	Velho Chico	50,50	57,70	76,10	26.866.000,00	35.350.000,00
BA-130	130EBA02200	Entr. BA-660 (Ibitupã)	Entr. BA-968 (p/ Agua Doce)	Médio Sudoeste da Bahia	36,40	55,70	90,31	22.269.520,00	29.302.000,00
BA-130	130EBA02250	Entr. BA-968 (p/ Agua Doce)	Entr. BR-415/BA-262(A) (Ibicuí)	Médio Sudoeste da Bahia	7,40	54,90	18,01	4.527.320,00	5.957.000,00
BA-210	210EBA00650	Riacho Seco	Ac. Curaçá	Sertão do São Francisco	39,30	54,90	75,74	20.907.600,00	27.510.000,00
BR-020	020BBA03000	Entr. BA-351 (Acesso a Mansidão)	Entr. BR-330 (p/ Xique-Xique)	Bacia do Rio Grande	107,00	52,10	468,02	97.584.000,00	128.400.000,00
BR-020	020BBA03100	Entr. BR-330 (p/ Xique-Xique)	Entr. BA-335 (p/ Lagoa do Padre)	Sertão do São Francisco	31,00	52,10	135,59	28.272.000,00	37.200.000,00
BR-020	020BBA03500	Entr. BA-335 (p/ Lagoa do Padre)	Entr. BR-235 (p/ Campo Alegre de Lourdes)	Sertão do São Francisco	49,00	52,00	213,63	44.688.000,00	58.800.000,00
BA-225	225EBA00050	Entr. BA-052 (km 356,3)	Entr. BA-433 (Presidente Dutra)	Irecê	9,80	51,80	16,37	5.213.600,00	6.860.000,00
BR-020	020BBA02900	Entr. BA-225 (Acesso a Santa Rita de Cássia)	Entr. BA-351 (Acesso a Mansidão)	Bacia do Rio Grande	50,00	51,50	215,30	45.600.000,00	60.000.000,00
BA-642	642EBA00150	Ac. Parafuso	Entr. BA-641 (Pé de Galinha)	Vitória da Conquista	8,70	51,30	16,27	4.628.400,00	6.090.000,00
BA-625	625EBA00050	Entr. BA-262	Caraíbas	Vitória da Conquista	15,60	50,90	30,41	8.299.200,00	10.920.000,00
BA-172	172EBA00150	Muquém do São Francisco	Entr. BR-242(A)	Velho Chico	17,20	50,80	26,07	9.150.400,00	12.040.000,00
BR-020	020BBA02802	Entr. BA-449	Entr. BA-225 (Acesso a Santa Rita de Cássia)	Bacia do Rio Grande	87,00	50,30	363,76	79.344.000,00	104.400.000,00
BA-648	648EBA00300	Rio do Braço	Entr. BR-415 (Faz Jacarandá)	Litoral Sul	25,90	50,20	36,83	13.778.800,00	18.130.000,00
BA-648	648EBA00250	Entr. BA-262(B)	Rio do Braço	Litoral Sul	7,20				
BA-799	799EBA00050	Entr. BA-052 (Lagoa dos Borges)	Soares	Irecê	12,10	45,70	17,25	6.437.200,00	8.470.000,00
BA-511	511EBA00050	Entr. BR-101 (km 196,0)	Capoeiruçu	Recôncavo	0,10	45,50	0,15	53.200,00	70.000,00
BA-511	511EBA00100	Capoeiruçu	Entr. BR-420 (Cachoeira)	Recôncavo	5,80	45,50	8,80	3.085.600,00	4.060.000,00
BA-781	781EBA00050	Entr. BR-101 (km 41,5)	Esplanada	Litoral Norte/Agreste Baiano	5,40	45,30	7,49	2.872.800,00	3.780.000,00
BA-245	245EBA00650	Entr. BA-142(B)	Entr. BA-144 (p/ Guiné)	Chapada Diamantina	12,30	45,10	18,45	6.543.600,00	8.610.000,00
BR-030	030BBA03950	Fim Pavimentação	Entr. BA-644 (Início Pavimentação)	Médio Rio das Contas	37,10	45,00	48,52	19.737.200,00	25.970.000,00
BA-940	940EBA00050	Entr. BR-030 (km 248,0)	Lagoa Real	Sertão Produtivo	19,10	44,60	28,33	10.161.200,00	13.370.000,00
BA-375	375EBA00050	Entr. BA-131 (Próx. Saúde)	Calderão Grande	Piemonte da Diamantina	14,00	44,30	21,67	7.448.000,00	9.800.000,00
BA-245	245EBA00750	Entr. BA-847 (Nova Colina)	Entr. BR-122/BA-148 (Boninal)	Chapada Diamantina	19,80	43,10	27,87	10.533.600,00	13.860.000,00
BA-084	084EBA00750	Entr. BA-403 (p/ Raso)	Entr. BR-110(A) (Nova Soure)	Semiarido Nordeste II	8,70	42,50	14,66	4.628.400,00	6.090.000,00
BR-349	349BBA02500	Entr. BA-120/409/411 (Conceição do Coité)	Entr. BA-120 (p/ Riachão do Jacuípe)	Sisal	2,90	42,30	7,03	1.542.800,00	2.030.000,00
BA-305	305EBA00050	Entr. BR-110 (km 37,3)	Santa Brígida	Semiarido Nordeste II	12,90	41,40	17,80	6.862.800,00	9.030.000,00
BA-220	220EBA00400	Lagoa do Guedes	Entr. BR-116(A) (Euclides da Cunha)	Semiarido Nordeste II	18,40	41,10	25,10	9.788.800,00	12.880.000,00
BR-349	349BBA03501	Entr. BA-052(B)	Entr. BA-131 (Ibiaporã)	Piemonte do Paraguaçu	40,50	40,80	52,16	21.546.000,00	28.350.000,00
BA-274	274EBA00300	Entr. BR-101(B) (Ventania)	Entr. BA-633 (p/ Faz Salvador)	Costa do Descobrimento	20,00	40,70	31,21	10.640.000,00	14.000.000,00
BA-245	245EBA00350	Entr. BA-858 (p/ Faz. Cangalha)	Ac. Poço Encantado	Chapada Diamantina	9,50	40,20	12,01	5.054.000,00	6.650.000,00
BA-245	245EBA00400	Ac.Poço Encantado	Entr. BA-898 (p/ Faz. Ipiranga)	Chapada Diamantina	4,50	40,20	5,69	2.394.000,00	3.150.000,00
BA-144	144EBA01050	Entr. BR-242(B) (p/ Lençois)	Lençois	Chapada Diamantina	11,70	40,10	15,24	6.224.400,00	8.190.000,00
BA-396	396EBA00200	Entr. BR-101 (Loreto)	Jandaíra	Litoral Norte/Agreste Baiano	9,30	39,00	10,01	4.947.600,00	6.510.000,00
BA-503	503EBA00150	Pedrão	Entr. Ba084(A) (p/ Coração de Maria)	Litoral Norte/Agreste Baiano	13,00	38,80	33,23	11.856.000,00	15.600.000,00
BA-120	120EBA03200	Itapé	Entr. BA-667/BA-671(A) (Itaju do Colonia)	Litoral Sul	47,50	38,20	43,92	25.270.000,00	33.250.000,00

BA-563	563EBA00150	Entr. BA-564 (Brejo de Baixo)	Entr. BA-148 (Baraúnas)	Chapada Diamantina	15,00	38,20	18,13	7.980.000,00	10.500.000,00
BA-245	245EBA00450	Entr. BA-898 (Faz. Ipiranga)	Entr. BA-142(A) (p/ Mucugê)	Chapada Diamantina	11,80	38,10	13,70	6.277.600,00	8.260.000,00
BA-400	400EBA00050	Entr. BR-116 (km 372,6)	Entr. BA-788 (Próx. Lamarão)	Sisal	14,40	38,00	16,16	7.660.800,00	10.080.000,00
BR-349	349BBA01900	Entr. BR-110 (Olindina)	Umbuzeiro	Litoral Norte/Agreste Baiano	18,00	37,90	18,75	9.576.000,00	12.600.000,00
BA-492	492EBA00150	Entr. BR-116(B) (p/ Cajueiro)	Cajueiro	Piemonte do Paraguaçu	5,20	37,20	5,87	2.766.400,00	3.640.000,00
BA-245	245EBA00700	Entr. BA-144 (p/ Guiné)	Entr. BA-847 (Nova Colina)	Chapada Diamantina	26,50	36,90	26,35	14.098.000,00	18.550.000,00
BA-516	516EBA00050	Entr. BR-110	Buracica	Litoral Norte/Agreste Baiano	19,10	36,70	18,66	10.161.200,00	13.370.000,00
BR-349	349BBA04100	Ibipitanga	Entr. BA-156 (p/ Boquira-Caturama)	Bacia do Paramirim	26,00	36,50	27,57	13.832.000,00	18.200.000,00
BA-210	210EBA00500	Entr. BR-116 (Ac.Ibó)	Entr. BA-700 (p/ Pedra Branca)	Sertão do São Francisco	24,20	36,40	26,92	12.874.400,00	16.940.000,00
BA-210	210EBA00600	Ac. Agrovilas Projeto Pedra Branca	Riacho Seco	Sertão do São Francisco	29,00	36,40	32,26	15.428.000,00	20.300.000,00
BA-516	516EBA00200	Entr. BA-515(B) (Teodoro Sampaio)	Picado	Portal do Sertão	12,80	36,20	15,55	6.809.600,00	8.960.000,00
BA-512	512EBA00100	Entr. BA-529 (Pau D'Arco)	Entr. Via Atlântica/Cetrel(A)	Metropolitana de Salvador	37,20	35,90	34,31	19.790.400,00	26.040.000,00
BA-512	512EBA00050	Entr. BA-099 (Barra do Pojuca)	Entr. BA-529 (Pau D'Arco)	Metropolitana de Salvador	10,60				
BR-030	030BBA04503	Entr. BA-656	Entr. BA-001 (Caubí)	Litoral Sul	10,00	34,90	9,15	6.118.000,00	8.050.000,00
BA-375	375EBA00100	Caldeirão Grande	Entr. BR-407 (Barracas)	Piemonte Norte do Itapicuru	26,50	34,80	25,52	14.098.000,00	18.550.000,00
BA-959	959EBA00050	Entr. BR-116 (km 812,0)	José Gonçalves	Vitória da Conquista	5,60	34,50	6,13	2.979.200,00	3.920.000,00
BA-084	084EBA00600	Entr. BA-233(A) (Biritinga)	Entr. BA-233(B) (p/ Satiro Dias)	Sisal	11,90	33,80	9,81	6.330.800,00	8.330.000,00
BA-520	520EBA00050	Entr. BA-506 (Areal)	Entr. BA-099 (Ac. Massarandupió)	Litoral Norte/Agreste Baiano	8,00	33,40	6,44	4.256.000,00	5.600.000,00
BA-142	142EBA00150	Entr. BA-429 (Duas Barras do Morro)	Entr. BA-046(A) (Próx. Utinga)	Chapada Diamantina	19,70	33,20	19,14	10.480.400,00	13.790.000,00
BA-424	424EBA00250	Umbuzeiro	Entr. BR-349(A) (Próx. Mundo Novo)	Piemonte do Paraguaçu	18,00	32,70	16,35	9.576.000,00	12.600.000,00
BA-424	424EBA00300	Entr. BR-349(A) (Próx. Mundo Novo)	Entr. BR-349(B)/BA-421(A) (Mundo Novo)	Piemonte do Paraguaçu	9,30	32,70	8,45	4.947.600,00	6.510.000,00
BR-030	030BBA04140	Entr. BA-656 (?)	Entr. BA-120 (p/ Gongoji)	Litoral Sul	25,00	32,50	18,42	13.300.000,00	17.500.000,00
BA-424	424EBA00100	Bom Sucesso	Entr. BR-407/BA-130 (Mairi)	Bacia do Jacuípe	11,70	32,50	10,69	6.224.400,00	8.190.000,00
BA-210	210EBA00550	Entr. BA-700 (p/ Pedra Branca)	Ac. Agrovilas Projeto Pedra Branca	Sertão do São Francisco	0,30	32,40	0,28	159.600,00	210.000,00
BA-424	424EBA00400	Entr. BA-421(B) (p/ Barra)	Barra	Piemonte do Paraguaçu	3,50	32,40	3,14	1.862.000,00	2.450.000,00
BA-424	424EBA00450	Barra	Entr. BA-052	Piemonte do Paraguaçu	3,60	32,40	3,23	1.915.200,00	2.520.000,00
BA-642	642EBA00100	Entr. BA-643 (São Pedro)	Ac. Parafuso	Vitória da Conquista	7,90	31,90	6,45	4.202.800,00	5.530.000,00
BA-408	408EBA00150	Entr. BR-116 (Araci)	Entr. BA-411 (Salgadália)	Sisal	28,00	31,50	75,33	25.536.000,00	33.600.000,00
BA-263	263EBA00650	Entr. BA-148(B)/BA-623 (Condeúba)	Entr. BA-156(A) (Jacaraci)	Vitória da Conquista	55,00	31,00	107,71	50.160.000,00	66.000.000,00
BA-676	676EBA00100	Entr. BA-682 (Próx. Arataca)	Entr. BA-664 (Caraúa)	Litoral Sul	18,50	30,90	12,31	9.842.000,00	12.950.000,00
BA-120	120EBA01000	Entr. BA-052 (Próx. Serra Preta)	Ipecaetá	Bacia do Jacuípe	15,80	30,60	21,55	8.405.600,00	11.060.000,00
BR-030	030BBA03703	Caldeirão	Entr. BA-640 (Bom Jesus da Serra)	Vitória da Conquista	14,20	30,40	21,56	12.950.400,00	17.040.000,00
BA-434	434EBA00050	Entr. BA-052 (km 383,4)	Central	Irecê	1,40	30,40	1,05	744.800,00	980.000,00
BA-142	142EBA00350	Entr. BA-856 (Ac. Cachoeirinhas)	Entr. BA-857 (Wagner)	Chapada Diamantina	3,40	30,30	2,79	1.808.800,00	2.380.000,00
BA-142	142EBA00400	Entr. BA-857 (Wagner)	Entr. BR-242(A)	Chapada Diamantina	23,40	30,30	19,22	12.448.800,00	16.380.000,00
BA-245	245EBA00800	Entr. BR-122/BA-148 (Boninal)	Entr. BA-475 (p/ Brejo Luiza de Brito)	Chapada Diamantina	23,70	30,30	17,89	12.608.400,00	16.590.000,00
BA-245	245EBA00810	Entr. BA-475 (p/ Brejo Luiza de Brito)	Lagoão	Chapada Diamantina	5,70	30,30	4,30	3.032.400,00	3.990.000,00
BA-623	623EBA00050	Entr. BA-262 (Vila Mariana)	Maetinga	Vitória da Conquista	17,00	30,30	13,63	9.044.000,00	11.900.000,00
BA-148	148EBA01000	Entr. BA-562 (Abaíra)	Entr. BA-563 (p/ João Correia)	Chapada Diamantina	3,20	30,00	2,38	1.702.400,00	2.240.000,00
BA-084	084EBA00700	Entr. BR-349 (p/ Teofilândia)	Entr. BA-403 (p/ Raso)	Semiarido Nordeste II	10,80	29,50	10,49	5.745.600,00	7.560.000,00
BA-142	142EBA00050	Entr. BA-131 (Tapiramutá)	Entr. BA-422 (Volta Grande)	Piemonte do Paraguaçu	12,40	29,30	8,70	6.596.800,00	8.680.000,00
BA-414	414EBA00100	Entr. BR-349 (Capela do Alto Alegre)	Entr. BA-424 (Aroeira)	Bacia do Jacuípe	15,00	29,10	27,62	13.680.000,00	18.000.000,00
BA-424	424EBA00200	Angico	Umbuzeiro	Piemonte do Paraguaçu	9,70	29,00	6,67	5.160.400,00	6.790.000,00
BA-084	084EBA00900	Entr. BR-110(B) (p/ Ribeira do Amparo)	Ribeira do Amparo	Semiarido Nordeste II	12,50	28,80	9,50	6.650.000,00	8.750.000,00
BA-639	639EBA00050	Entr. BA-263 (Capinal)	Limeira	Vitória da Conquista	12,60	28,60	9,17	6.703.200,00	8.820.000,00
BA-866	866EBA00050	Entr. BA-503 (km 41,4)	Retiro	Portal do Sertão	8,30	28,40	6,56	4.415.600,00	5.810.000,00
BA-411	411EBA00250	Entr. BA-409(B) (p/ Joazeiro)	Joazeiro	Sisal	13,20	28,30	9,11	7.022.400,00	9.240.000,00
BA-434	434EBA00150	Hidrolandia	Entr. BA-225 (Uibaí)	Irecê	9,30	28,20	5,66	4.947.600,00	6.510.000,00
BR-030	030BBA04520	Entr. BA-001 (Caubí)	Entr. BA-964 (p/ Maraú)	Litoral Sul	14,70	28,10	8,15	7.820.400,00	10.290.000,00
BR-030	030BBA04700	Entr. BA-964 (p/ Maraú)	Campinho	Litoral Sul	28,70	28,10	15,92	15.268.400,00	20.090.000,00
BA-142	142EBA00100	Entr. BA-422 (Volta Grande)	Entr. BA-429 (Duas Barras do Morro)	Chapada Diamantina	17,10	28,00	12,16	9.097.200,00	11.970.000,00
BA-220	220EBA00350	Aribicé	Lagoa do Guedes	Semiarido Nordeste II	10,90	27,90	7,71	5.798.800,00	7.630.000,00
BA-130	130EBA00950	Entr. BA-487 (Boa Vista do Tupim)	Baixios	Piemonte do Paraguaçu	15,80	27,70	10,04	8.405.600,00	11.060.000,00

BA-156	156EBA01050	Entr. BA-263(B) (Jacaraci)	Mortugaba	Vitória da Conquista	22,90	27,60	15,59	12.182.800,00	16.030.000,00
BA-434	434EBA00250	Ent BA-148 (Ibititá)	Recife	Irecê	11,40	27,20	6,97	6.064.800,00	7.980.000,00
BR-324	324BBA01500	Div. PI/BA	Entr. BR-235 (Remanso)	Sertão do São Francisco	41,30	27,00	47,83	37.665.600,00	49.560.000,00
BA-422	422EBA00200	Entr. BA-425 (Itapura)	Entr. BA-131 (Miguel Calmon)	Piemonte do Paraguaçu	30,70	27,00	18,81	16.332.400,00	21.490.000,00
BR-030	030BBA04502	Entr. BR-101 (Ubaitaba)	Entr. BA-656	Litoral Sul	26,20	26,90	13,82	13.938.400,00	18.340.000,00
BA-435	435EBA00100	Gameleira do Jacaré	São Gabriel	Irecê	32,10	26,60	18,96	17.077.200,00	22.470.000,00
BA-435	435EBA00150	São Gabriel	Entr. BA-148	Irecê	1,40	26,60	0,83	744.800,00	980.000,00
BA-563	563EBA00050	Entr. BA-148 (km 318,9/Próx.Abaíra)	João Correia	Chapada Diamantina	5,90	26,60	3,54	3.138.800,00	4.130.000,00
BA-563	563EBA00100	João Correia	Entr. BA-564 (Brejo de Baixo)	Chapada Diamantina	4,90	26,60	2,94	2.606.800,00	3.430.000,00
BA-424	424EBA00150	Entr. BR-407/BA-130 (Mairi)	Angico	Bacia do Jacuípe	16,60	26,00	10,20	8.831.200,00	11.620.000,00
BA-144	144EBA00800	Entr. BA-046(B) (p/ Bonito)	Entr. BA-427(B) (p/ Várzea do Cerco)	Chapada Diamantina	5,00	25,90	2,85	2.660.000,00	3.500.000,00
BA-490	490EBA00050	Entr. BA-052 (Próx. Ipirá)	João Velho	Bacia do Jacuípe	18,90	25,40	10,94	10.054.800,00	13.230.000,00
BA-152	152EBA00500	Entr. BA-560 (Rio do Pires)	Entr. BA-156(A) (p/ Caturama)	Bacia do Paramirim	19,20	25,30	9,53	10.214.400,00	13.440.000,00
BA-283	283EBA00100	Monte Pascoal	Br 101(A)	Costa do Descobrimento	3,90	25,20	2,18	2.074.800,00	2.730.000,00
BA-508	508EBA00050	Entr. BR-420 (Próx. Maragojipe)	Entr. BA-500 (Guapira)	Recôncavo	13,50	24,70	7,06	8.259.300,00	10.867.500,00
BA-846	846EBA00050	Entr. BA-148 (km 232,5)	Olhos D'Água do Basílio	Chapada Diamantina	14,20	24,30	7,18	7.554.400,00	9.940.000,00
BA-142	142EBA00250	Entr. BR-349/BA-046(B) (Utinga)	Ac. Faz Pedrinhas	Chapada Diamantina	5,40	23,40	2,48	2.872.800,00	3.780.000,00
BA-142	142EBA00300	Ac. Faz Pedrinhas	Entr. BA-856 (Ac. Cachoeirinhas)	Chapada Diamantina	16,20	23,40	7,45	8.618.400,00	11.340.000,00
BA-210	210EBA00400	Entr. BA-311 (Barra do Tarrachil)	Abaré	Itaparica	21,30	23,30	7,97	11.331.600,00	14.910.000,00
BA-648	648EBA00150	Castelo Novo	Entr. BA-262(A)	Litoral Sul	6,70	23,30	2,59	3.564.400,00	4.690.000,00
BR-030	030BBA03801	Entr. BA-640 (Bom Jesus da Serra)	Entr. BR-116 (p/ Poções)	Vitória da Conquista	30,70	23,10	27,39	27.998.400,00	36.840.000,00
BA-972	972EBA00050	Entr. BA-262 (Próx. Coaraci)	Itamotinga	Litoral Sul	16,10	23,00	6,14	8.565.200,00	11.270.000,00
BA-156	156EBA00902	Entr. BA-611	Entr. BA-026 (Licinio de Almeida)	Sertão Produtivo	39,70	22,70	16,54	21.120.400,00	27.790.000,00
BA-130	130EBA02800	Entr. BA-270(B) (Maiquinique)	Entr. BA-953 (Faz. Canabrava)	Médio Sudoeste da Bahia	14,10	22,50	6,02	7.501.200,00	9.870.000,00
BA-130	130EBA02850	Entr. BA-953 (Faz. Canabrava)	Ribeirão do Salto	Médio Sudoeste da Bahia	10,10	22,40	4,28	5.373.200,00	7.070.000,00
BA-130	130EBA02900	Ribeirão do Salto	Div. BA/MG	Médio Sudoeste da Bahia	6,20	22,40	2,63	3.298.400,00	4.340.000,00
BR-030	030BBA03702	Acesso Mirante (Caetanos)	Caldeirão	Vitória da Conquista	23,00	22,20	18,07	20.976.000,00	27.600.000,00
BA-421	421EBA00250	Entr. BR-349(B)/BA-052(B) (km 176,4) (p/ Macajuba)	Entr. BA-485 (p/ Indaí)	Piemonte do Paraguaçu	12,20	22,20	4,84	6.490.400,00	8.540.000,00
BR-407	407BBA04700	Itaeté	Entr. BA-245 (p/ Marcionílio Souza)	Chapada Diamantina	10,10	22,10	3,82	5.373.200,00	7.070.000,00
BA-499	499EBA00150	Poço	Entr. BR-116(A) (km 454,4)	Portal do Sertão	12,10	22,10	5,72	6.437.200,00	8.470.000,00
BA-573	573EBA00300	Entr. BR-430(B)/BA-574 (p/ Matina)	Matina	Velho Chico	40,00	21,80	30,50	36.480.000,00	48.000.000,00
BA-427	427EBA00300	As Lagoas	Entr. BR-122 (Souto Soares)	Chapada Diamantina	10,00	21,70	3,86	5.320.000,00	7.000.000,00
BA-515	515EBA00100	Entr. BA-503 (Patrimonio)	Entr. BR-101(A) (km 133,1)	Litoral Norte/Agreste Baiano	4,50	21,70	1,57	2.394.000,00	3.150.000,00
BA-992	992EBA00050	Entr. BR-101 (km 859,0)	Pouso Alegre	Extremo Sul	8,90	21,70	3,38	4.734.800,00	6.230.000,00
BR-030	030BBA02250	Div. MG/BA	Entr. BA-594 (Cocos)	Bacia do Rio Corrente	23,00	21,60	16,49	20.976.000,00	27.600.000,00
BA-788	788EBA00050	Entr. BA-400 (Próx. Lamarão)	Salgado	Sisal	11,50	21,50	4,07	6.118.000,00	8.050.000,00
BA-126	126EBA00050	Entr. BR-101 (km755,3)/BA-283 (Próx. Itabela)	Entr. BA-686 (Cajuita)	Costa do Descobrimento	41,00	21,30	15,75	21.812.000,00	28.700.000,00
BA-120	120EBA03210	Entr. BA-667/BA-671(A) (Itaju do Colonia)	Entr. BA-671(B) (Itaju do Colonia)	Litoral Sul	0,60	21,20	0,19	319.200,00	420.000,00
BA-422	422EBA00050	Entr. BR-407/BA-130 (Próx. Várzea da Roça)	Morrinhos	Bacia do Jacuípe	12,40	21,00	4,48	6.596.800,00	8.680.000,00
BA-388	388EBA00100	Banzaê	Curral Falso	Semiarido Nordeste II	15,70	20,80	5,52	8.352.400,00	10.990.000,00
BA-388	388EBA00150	Curral Falso	Entr. BR-110 (km 163,8/Próx. Ribeira do Pombal)	Semiarido Nordeste II	11,60	20,80	4,08	6.171.200,00	8.120.000,00
BA-084	084EBA00650	Entr. BA-233(B) (p/ Satiro Dias)	Entr. BR-349 (p/ Teofilândia)	Semiarido Nordeste II	25,30	20,50	7,95	13.459.600,00	17.710.000,00
BA-449	449EBA00030	Entr. BR-135 (km 141,2 p/ Riachão das Neves)	Entr. BR-020(A) (São José do Rio Grande)	Bacia do Rio Grande	18,00	20,40	11,81	16.416.000,00	21.600.000,00
BA-431	431EBA00050	Entr. BA-052 (km 328,1)	João Dourado	Irecê	1,00	20,30	0,30	532.000,00	700.000,00
BA-431	431EBA00100	João Dourado	Entr. BA-433 (Gameleira)	Irecê	6,80	20,30	2,06	3.617.600,00	4.760.000,00
BA-126	126EBA00100	Entr. BA-686 (Cajuita)	Água Fria	Extremo Sul	11,70	20,00	3,33	6.224.400,00	8.190.000,00
BA-126	126EBA00130	Água Fria	Entr. BA-284(A) (p/ Nova Alegria)	Extremo Sul	8,90	20,00	2,53	4.734.800,00	6.230.000,00
BA-648	648EBA00050	Entr. BA-262 (km 1,0)	Sambaituba	Litoral Sul	11,80	19,80	3,09	6.277.600,00	8.260.000,00
BA-560	560EBA00050	Entr. BA-148 (km 282,5)	Inúbia	Chapada Diamantina	29,60	19,60	8,73	15.747.200,00	20.720.000,00
BA-428	428EBA00050	Entr. BA-432 (km 16,6/Próx. Aguada Nova)	Entr. BA-431 (Belo Campo)	Irecê	12,90	19,50	3,49	6.862.800,00	9.030.000,00
BA-644	644EBA00050	Entr. BA-130 (km 490,9)	Ponto Novo	Médio Rio das Contas	11,50	19,50	3,19	6.118.000,00	8.050.000,00
BR-430	430BBA00340	Baianópolis	Entr. BA-463 (Varzeas)	Bacia do Rio Grande	115,70				
BR-430	430BBA00500	Entr. BA-463 (Varzeas)	Lagoa Clara	Bacia do Rio Grande	41,30	19,30	26,95	61.552.400,00	80.990.000,00
BR-430	430BBA00600	Lagoa Clara	Entr. BA-172 (Santana)	Bacia do Rio Grande	64,00				

BA-861	861EBA00050	Entr. BR-116 (Próx. Santo Estevão)	Trapiá	Portal do Sertão	8,60	19,30	2,79	4.575.200,00	6.020.000,00
BA-862	862EBA00050	Entr. BR-116 (Próx. Santo Estevão)	Varzea da Casa	Portal do Sertão	3,00	19,30	0,97	1.596.000,00	2.100.000,00
BA-862	862EBA00100	Varzea da Casa	Altamira	Portal do Sertão	7,20	19,30	2,33	3.830.400,00	5.040.000,00
BR-122	122BBA05201	Paramirim	Entr. BA-569 (Maniaçu)	Bacia do Paramirim	53,00	19,20	27,28	48.336.000,00	63.600.000,00
BA-655	655EBA00100	Entr. BA-653 (p/ Serra Grande)	Entr. BA-262 (Uruçuca)	Litoral Sul	3,60	19,20	0,88	1.915.200,00	2.520.000,00
BA-274	274EBA00450	Entr. BA-636 (p/ Salto da Divisa)	Entr. BR-367/BA-275 (Salto da Divisa)	Médio Sudoeste da Bahia	11,40	19,10	3,27	6.064.800,00	7.980.000,00
BA-156	156EBA00860	Entr. BR-030(B) (Ac.Santa Luzia)	Santa Luzia	Sertão Produtivo	3,70	18,90	0,98	1.968.400,00	2.590.000,00
BA-156	156EBA00901	Santa Luzia	Entr. BA-611	Sertão Produtivo	29,80	18,90	7,86	15.853.600,00	20.860.000,00
BA-422	422EBA00250	Entr. BA-131 (Miguel Calmon)	Entr. BA-419 (Macaubas)	Piemonte do Paraguaçu	26,80	18,90	7,14	14.257.600,00	18.760.000,00
BA-026	026EBA00150	Entr. BA-496(B) (p/ Nazaré)	Dom Macedo Costa	Recôncavo	16,00	18,80	4,28	9.788.800,00	12.880.000,00
BA-396	396EBA00250	Jandaíra	Entr. Ba099(A) (Cachoeira do Itanhi)	Litoral Norte/Agreste Baiano	30,20	18,70	7,39	16.066.400,00	21.140.000,00
BA-492	492EBA00200	Cajueiro	Porto Passagem	Piemonte do Paraguaçu	9,90	18,60	2,47	5.266.800,00	6.930.000,00
BR-030	030BBA03701	Entr. BR-407/BA-026/142 (Sussuarana)	Acesso Mirante (Caetanos)	Sertão Produtivo	50,00	18,40	23,20	45.600.000,00	60.000.000,00
BA-120	120EBA03300	Entr. BA-270(A) (p/ Palmares)	Entr. BR-251/BA-270(B) (Pau Brasil)	Litoral Sul	3,70	18,10	0,76	1.968.400,00	2.590.000,00
BA-026	026EBA01550	Entr. BA-148(B) (Malhada de Pedras)	Entr. Ba-614 (Rio do Antônio)	Sertão Produtivo	50,20	17,80	13,27	26.706.400,00	35.140.000,00
BA-026	026EBA01600	Entr. Ba-614 (Rio do Antônio)	Entr. BA-617(A)	Sertão Produtivo	22,10				
BA-120	120EBA03250	Entr. BA-671(B) (Itaju do Colonia)	Entr. BA-270(A) (p/ Palmares)	Litoral Sul	42,10	17,70	8,00	22.397.200,00	29.470.000,00
BA-537	537EBA00100	Nova Ibiá	Entr. BA-549 (Itamari)	Médio Rio das Contas	10,40	17,70	2,50	6.362.720,00	8.372.000,00
BA-851	851EBA00050	Entr. BA-142 (km 119,5)	Entr. BA-482 (p/ Ubiraitá)	Chapada Diamantina	8,60	17,70	1,89	4.575.200,00	6.020.000,00
BA-851	851EBA00100	Entr. BA-482 (p/ Ubiraitá)	Entr. BA-479 (p/ Ibiquera)	Chapada Diamantina	8,00	17,70	1,75	4.256.000,00	5.600.000,00
BA-369	369EBA00150	Rodoleiro	Entr. BA-368/BA-370 (p/ Umburanas)	Piemonte da Diamantina	17,90	17,60	3,96	9.522.800,00	12.530.000,00
BA-429	429EBA00050	Entr. BA-144 (Próx. Lagoa Nova)	Entr. BA-427	Chapada Diamantina	12,20	17,30	2,48	6.490.400,00	8.540.000,00
BA-431	431EBA00150	Entr. BA-433 (Gameleira)	Entr. BA-428 (Belo Campo)	Irecê	8,80	17,30	1,67	4.681.600,00	6.160.000,00
BA-558	558EBA00050	Entr. BR-330/BA-130 (Provisão)	Itajuru	Médio Rio das Contas	26,40	17,30	5,08	14.044.800,00	18.480.000,00
BA-558	558EBA00100	Itajuru	Entr. BA-130(A) (Próx. Itajuru)	Médio Rio das Contas	1,80				
BA-130	130EBA01050	Entr. BA-488 (Próx. Assent. Beira Rio - Incra)	Entr. BA-245 (p/ Marcionílio Souza)	Chapada Diamantina	11,00	17,20	4,88	10.032.000,00	13.200.000,00
BA-722	722EBA00100	Entr. BA-320 (p/ Bem-Bom)	Pau-A-Pique	Sertão do São Francisco	7,70	17,00	1,30	4.096.400,00	5.390.000,00
BA-889	889EBA00050	Entr. BA-545 (km 15,6) (Próx. Baixão do Ipiuna)	Riachão do Caboclo	Vale do Jequiriçá	7,90	17,00	1,38	4.202.800,00	5.530.000,00
BA-512	512EBA00450	Entr. BR-110/BR-420 (São Sebastião do Passé)	Ent BA-515 (Próx. Nazaré do Jacuípe)	Portal do Sertão	17,00	16,90	3,52	9.044.000,00	11.900.000,00
BA-534	534EBA00100	Enseada	Cairu	Recôncavo	4,50	16,80	0,73	2.394.000,00	3.150.000,00
BA-544	544EBA00050	Entr. BA-001 (Taperoá)	Itiúba	Baixo Sul	17,70	16,80	4,33	10.828.860,00	14.248.500,00
BA-508	508EBA00100	Entr. BA-500 (Guapira)	Entr. BA-496 (Rio Copioba)	Recôncavo	7,50	16,70	1,35	4.588.500,00	6.037.500,00
BA-664	664EBA00050	Entr. BA-669 (Tote Serrote)	Entr. BA-676 (Caraúa)	Litoral Sul	15,40	16,60	2,29	8.192.800,00	10.780.000,00
BA-671	671EBA00100	Entr. BA-120(B) (Itaju do Colônia)	Entr. BA-662 (Palmira)	Litoral Sul	16,70	16,60	2,45	8.884.400,00	11.690.000,00
BA-131	131EBA00850	Entr. BR-349 (Ibiaporã)	Entr. BA-046(A) (p/ Ruy Barbosa)	Piemonte do Paraguaçu	22,00	16,50	3,76	11.704.000,00	15.400.000,00
BR-251	251BBA00100	Entr. BR-415 (Ilhéus)	Entr. BR-101 (Buerarema)	Litoral Sul	48,60	16,40	13,57	44.323.200,00	58.320.000,00
BA-144	144EBA01150	Entr. BR-330 (Guine)	Entr. BA-245 (p/ Mucugê)	Chapada Diamantina	23,10	16,30	3,77	14.132.580,00	18.595.500,00
BA-851	851EBA00150	Entr. BA-479 (p/ Ibiquera)	Nova Redenção	Chapada Diamantina	9,30	16,20	1,49	4.947.600,00	6.510.000,00
BA-210	210EBA00450	Abaré	Entr. BR-116 (Ac.Ibó)	Itaparica	16,90	16,10	2,29	8.990.800,00	11.830.000,00
BA-120	120EBA02700	Entr. BR-030(B) (Laje do Banco)	Ac. BR-101 (Faz. Pancada Formosa)	Litoral Sul	20,20	16,00	2,47	10.746.400,00	14.140.000,00
BA-699	699EBA00050	Entr. BA-284 (Jucuruçu)	Entr. BA-290 (Itanhém)	Extremo Sul	52,50	15,90	6,97	27.930.000,00	36.750.000,00
BA-488	488EBA00050	Entr. BA-046 (km 180,3/Próx. Itaberaba)	João Amaro	Piemonte do Paraguaçu	24,60	15,80	7,63	22.435.200,00	29.520.000,00
BA-488	488EBA00100	João Amaro	Malhador	Piemonte do Paraguaçu	13,00	15,80	4,03	11.856.000,00	15.600.000,00
BA-120	120EBA02750	Ac. BR-101 (Faz. Pancada Formosa)	Entr. BA-655 (Ponte de Zinco)	Litoral Sul	13,70	15,70	1,55	7.288.400,00	9.590.000,00
BA-160	160EBA01000	Entr. BR-342 (p/ Pindorama)	Itaúna	Sertão Produtivo	13,50	15,50	1,72	7.182.000,00	9.450.000,00
BA-504	504EBA00450	Entr. BA-093 (Araçás)	Entr. BA-505 (Itanagra)	Litoral Norte/Agreste Baiano	22,30	15,50	2,60	11.863.600,00	15.610.000,00
BA-263	263EBA00850	Entr. BA-616 (Sebastião Laranjeiras)	Entr. BR-030/BA-574 (Palmas de Monte Alto)	Sertão Produtivo	55,80	15,40	6,91	29.685.600,00	39.060.000,00
BA-427	427EBA00050	Entr. BA-429 (km 12,2)	Entr. BA-046(A)/BA-144(A) (Próx. Bonito)	Chapada Diamantina	22,00	15,30	2,63	11.704.000,00	15.400.000,00
BA-575	575EBA00100	Porto Novo	Entr. BR-349 (km 832,6)	Bacia do Rio Corrente	5,00	15,30	0,62	2.660.000,00	3.500.000,00
BA-120	120EBA02600	Gongogi	Entr. BR-030(A)	Litoral Sul	3,60	15,20	0,36	1.915.200,00	2.520.000,00
BA-160	160EBA00950	Iuiu	Entr. BR-342 (p/ Pindorama)	Sertão Produtivo	17,10	15,20	2,02	9.097.200,00	11.970.000,00
BA-001	001EBA01650	Entr. BA-274(A) (p/ Canavieiras)	Entr. BA-274(B) (Próx. Ouricana)	Litoral Sul	10,80	15,00	1,04	5.745.600,00	7.560.000,00
BA-148	148EBA01050	Entr. BA-563 (p/ João Correia)	Caraguataí	Chapada Diamantina	24,00	14,80	2,48	12.768.000,00	16.800.000,00

BA-672	672EBA00100	Entr. BA-682 (p/ Arataca)	Entr. BA-270(A) (Santa Luzia)	Litoral Sul	3,50	14,80	0,31	1.862.000,00	2.450.000,00
BA-937	937EBA00050	Entr. BR-030 (km 182,2)	Pajeú do Vento	Sertão Produtivo	18,20	14,80	1,85	9.682.400,00	12.740.000,00
BA-969	969EBA00050	Entr. BA-262 (União Queimada)	Pimenteira	Litoral Sul	15,00	14,60	1,49	9.177.000,00	12.075.000,00
BA-485	485EBA00050	Entr. BA-421 (km 47,2)	Indaí	Piemonte do Paraguaçu	8,30	14,30	0,71	4.415.600,00	5.810.000,00
BA-488	488EBA00150	Malhador	Fonseca	Piemonte do Paraguaçu	13,90	14,20	2,51	12.676.800,00	16.680.000,00
BA-623	623EBA00100	Maetinga	Entr. BA-614 (Presidente Jânio Quadros)	Vitória da Conquista	22,70	14,20	1,87	12.076.400,00	15.890.000,00
BA-722	722EBA00050	Entr. BR-235 (Barragem do Caminho)	Entr. BA-320 (p/ Bem-Bom)	Sertão do São Francisco	31,10	14,20	2,19	16.545.200,00	21.770.000,00
BA-891	891EBA00050	Entr. BR-116 (Posto Polícia Rodoviária Federal)	Barragem das Pedras	Médio Rio das Contas	11,70	14,20	0,91	6.224.400,00	8.190.000,00
BA-488	488EBA00200	Fonseca	Entr. BA-130 (Próx. Assent. Beira Rio - Incra)	Piemonte do Paraguaçu	11,70	14,10	1,99	10.670.400,00	14.040.000,00
BA-422	422EBA00300	Entr. BA-419 (Macaubas)	Fedegoso	Chapada Diamantina	72,50				
BA-422	422EBA00350	Fedegoso	Entr. BA-052 (Angelim)	Chapada Diamantina	23,00	13,90	5,01	38.570.000,00	50.750.000,00
BA-422	422EBA00400	Entr. BA-052 (Angelim)	Entr. BA-142 (Volta Grande)	Chapada Diamantina	31,20				
BA-427	427EBA00200	Entr. BA-144(B) (p/ Afranio Peixoto)	Entr. BA-432 (Várzea do Cêrco)	Irecê	51,50	13,90	3,27	27.398.000,00	36.050.000,00
BA-432	432EBA00250	Entr. BR-122 (Segredo)	Entr. BA-427 (Várzea do Cêrco)	Irecê	28,20				
BA-645	645EBA00200	Itati	Entr. BA-130 (Próx. Rio do Meio)	Médio Sudoeste da Bahia	10,00	13,90	1,34	9.120.000,00	12.000.000,00
BA-412	412EBA00050	Entr. BA-120 (Retirolandia)	Entr. BR-349 (Barreiro)	Sisal	17,30	13,80	1,10	9.203.600,00	12.110.000,00
BA-433	433EBA00050	Entr. BA-225 (Presidente Dutra)	Campo Formoso	Irecê	7,20	13,80	0,44	3.830.400,00	5.040.000,00
BA-131	131EBA00800	Entr. BA-142 (Tapiramutá)	Palmeiral	Piemonte do Paraguaçu	14,40	13,60	0,86	7.660.800,00	10.080.000,00
BA-495	495EBA00050	Entr. BR-242/BA-120/BA-497 (Castro Alves)	Tabuleiro do Castro	Recôncavo	28,40	13,60	1,77	17.375.120,00	22.862.000,00
BA-495	495EBA00100	Tabuleiro do Castro	Entr. BA-026/BA-046 (Varzedo)	Recôncavo	5,70				
BA-026	026EBA00650	Entr. BA-046(B) (Amargosa)	Entr. BA-120(B) (Brejões)	Vale do Jequiriçá	32,30	13,50	1,89	19.761.140,00	26.001.500,00
BA-583	583EBA00100	Mocambo	Entr. BR-349 (km 881,5)	Bacia do Rio Corrente	33,50	13,50	1,83	17.822.000,00	23.450.000,00
BR-242	242BBA00600	Entr. BA-120/495 (Castro Alves)	Entr. BR-116/BA-120 (p/ Paraguaçu)	Piemonte do Paraguaçu	22,40	13,30	1,03	11.916.800,00	15.680.000,00
BA-505	505EBA00200	Entr. BA-504 (Itanagra)	São José do Avena	Litoral Norte/Agreste Baiano	14,50	13,30	0,63	7.714.000,00	10.150.000,00
BA-505	505EBA00250	São José do Avena	Ac. Núcleo Jk	Litoral Norte/Agreste Baiano	26,30	13,30	1,14	13.991.600,00	18.410.000,00
BA-649	649EBA00050	Entr. BA-262 (Próx. Garganta)	Entr. BR-415/BA-973 (Ac.Ibicaraí)	Litoral Sul	18,00	13,20	0,79	11.012.400,00	14.490.000,00
BA-787	787EBA00050	Entr. BA-411 (Próx. Tanquinho)	Canto do Cocho	Portal do Sertão	9,20	13,20	0,43	4.894.400,00	6.440.000,00
BA-562	562EBA00100	Bocania	Mocó	Chapada Diamantina	9,00	12,90	0,28	4.788.000,00	6.300.000,00
BA-562	562EBA00150	Mocó	Entr. BA-148 (Abaíra)	Chapada Diamantina	9,90	12,90	0,31	5.266.800,00	6.930.000,00
BA-370	370EBA00250	Entr. BA-148 (Jussara)	Entr. BA-052 (Próx. Central)	Irecê	15,70	12,80	0,44	8.352.400,00	10.990.000,00
BA-697	697EBA00050	Entr. BR-418 (p/ Helvécia)	Entr. BA-001 (km 800,8)	Extremo Sul	34,60	12,80	0,94	18.407.200,00	24.220.000,00
BA-225	225EBA00250	Entr. BA-438(B) (p/ Itaguaçu da Bahia)	Entr. BR-330(A)/BA-152 (Gentio do Ouro)	Irecê	42,10	12,60	1,69	38.395.200,00	50.520.000,00
BA-863	863EBA00050	Entr. BA-491 (Encruzo)	Geolandia	Recôncavo	6,50	12,60	0,11	3.458.000,00	4.550.000,00
BA-433	433EBA00150	Entr. BA-148 (p/ Tanquinho)	Tanquinho	Irecê	0,90	12,50	0,01	478.800,00	630.000,00
BA-433	433EBA00200	Tanquinho	Entr. BA-432(A) (Prox Lapão)	Irecê	6,30	12,50	0,10	3.351.600,00	4.410.000,00
BA-499	499EBA00300	Antonio Cardoso	Perímetro Irrigado	Portal do Sertão	5,20	12,50	0,11	2.766.400,00	3.640.000,00
BR-349	349BBA03304	Entr. BA-421(B) (Mundo Novo)	Entr. BA-052(A)	Piemonte do Paraguaçu	7,30	12,30	0,06	3.883.600,00	5.110.000,00
BA-639	639EBA00150	Povoado da Matinha	Entr. BA-632 (Inhobim)	Vitória da Conquista	8,80	12,30	0,09	4.681.600,00	6.160.000,00
BA-144	144EBA00100	Entr. BA-317 (Prof. Junco)	Entr. BR-122/BA-717 (p/ Passagem do Sargento)	Sertão do São Francisco	17,50	12,20	0,11	9.310.000,00	12.250.000,00
BA-655	655EBA00200	Entr. BR-101 (km 481,9)	Entr. BA-120 (Faz. Ponte de Zinco)	Litoral Sul	2,80	12,20	0,01	1.489.600,00	1.960.000,00
BA-972	972EBA00100	Itamotinga	Cafundó	Litoral Sul	6,00	12,20	0,03	3.192.000,00	4.200.000,00
BA-130	130EBA01850	Entr. BA-962 (p/ Pau Brasil)	Entr. BA-644 (p/ Ponto Novo)	Médio Rio das Contas	8,30	12,00	0,00	4.415.600,00	5.810.000,00
BA-130	130EBA01800	Entr. BA-647 (Itagi)	Entr. BA-962 (p/ Pau Brasil)	Médio Rio das Contas	2,00				
			TOTAL		**5.570,20**		**13.559,25**	**3.293.532.580,00**	**4.333.595.500,00**

Anexo 3

PROGRAMA DE AUMENTO DE CAPACIDADE / ADIÇÃO DE FAIXA - RELAÇÃO DOS TRECHOS

Ordenados pela Taxa Interna de Retorno (TIR) - Taxa de Corte = 12%

SIGLA DA RODOVIA	TRECHO RODOVIÁRIO CÓDIGO SRE	DESCRIÇÃO DO INÍCIO	DESCRIÇÃO DO FIM	TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	EXTENSÃO (KM)	TIR (%)	VPL (10^6 R$)	INVEST. ECON. (R$)	INVEST. FIN (R$)
BR-324	324BBA04980	Entr. BA-528 (p/ Base Naval de Aratu)	Salvador	Metropolitana de Salvador	10,50	22,50	5,73	18.354.000,00	24.150.000,00
BR-324	324BBA04920	Entr. BA-526 (Base Naval de Aratu)	Acesso a Valéria	Metropolitana de Salvador	5,30	22,50	2,89	9.264.400,00	12.190.000,00
BR-324	324BBA04960	Acesso a Valéria	Entr. BA-528 (p/ Base Naval de Aratu)	Metropolitana de Salvador	3,50	22,50	1,91	6.118.000,00	8.050.000,00
BR-324	324BBA03501	Acesso Contorno de Feira de Santana	Entr. BA-513 (p/ Humildes)	Portal do Sertão	9,00	22,20	6,29	15.732.000,00	20.700.000,00
BR-324	324BBA04300	Entr. BR-420 (p/ Santo Amaro)	Entr. BR-110/420/BA-523 (p/ Candeias)	Recôncavo	8,50	20,60	3,25	14.858.000,00	19.550.000,00
				TOTAL	**36,80**		**20,08**	**64.326.400,00**	**84.640.000,00**

Anexo 4

PROGRAMA DE AUMENTO DE CAPACIDADE / DUPLICAÇÃO - RELAÇÃO DE TRECHOS

Ordenados pela Taxa Interna de Retorno (TIR) - Taxa de Corte = 12%

SIGLA DA RODOVIA	CÓDIGO SRE	TRECHO RODOVIÁRIO DESCRIÇÃO DO INÍCIO	DESCRIÇÃO DO FIM	TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	EXTENSÃO (KM)	TIR (%)	VPL (10^6 R$)	INVEST. ECON. (R$)	INVEST. FIN. (R$)
BA001	001EBA01250	Entr. BA-262 (Ponte do Rio Almada)	Entr. BR-415 (Ilhéus)	Litoral Sul	7,40	75,10	111,33	14.228.720,00	18.722.000,00
BA528	528EBA00100	Entr. BA-526 (p/ Cia)	Entr. BR-324 (km 615,9)	Metropolitana de Salvador	6,90	55,50	91,44	12.061.200,00	15.870.000,00
BA522	522EBA00250	Entr. BA-523(B)km 13,6/Candeias)	Entr. BA-524 (p/ Porto de Aratu)	Metropolitana de Salvador	7,90	43,30	81,52	13.809.200,00	18.170.000,00
BA528	528EBA00050	Base Naval de Aratu	Entr. BA-526 (p/ Cia)	Metropolitana de Salvador	4,40	43,00	45,95	7.691.200,00	10.120.000,00
BR116	116BBA06900	Entr. BR-324	Entr. BR-324/BA-502/503 (Feira de Santana)	Portal do Sertão	19,30	38,40	202,94	33.736.400,00	44.390.000,00
BR324	324BBA03402	Entr. BA-503	Acesso Contorno de Feira de Santana	Portal do Sertão	3,40	38,00	36,96	5.943.200,00	7.820.000,00
BA523	523EBA00050	Entr. BR-110/BR-324 (km 574,4)/BR-420	Entr. BA-522(A)	Recôncavo	10,40	25,70	55,98	18.179.200,00	23.920.000,00
BA523	523EBA00200	Entr. BA-522(B)	Ac. Mataripe	Recôncavo	1,60				
BR101	101BBA15700	Entr. BA-501 (p/ São Gonçalo dos Campos)	Entr. BA-502 (p/ Conceição da Feira)	Portal do Sertão	11,80	25,60	75,80	20.626.400,00	27.140.000,00
BR116	116BBA06700	Entr. BA-504 (p/ Santanópolis)	Entr. BR-324	Portal do Sertão	0,70	25,50	3,88	1.223.600,00	1.610.000,00
BR101	101BBA15500	Entr. BA-513 (Humildes)	Entr. BA-501 (p/ São Gonçalo dos Campos)	Portal do Sertão	9,70	24,30	55,10	16.955.600,00	22.310.000,00
BR116	116BBA07100	Acesso Contorno de Feira de Santana	Entr. BA-052 (p/ Anguera)	Portal do Sertão	5,90	23,80	27,90	10.313.200,00	13.570.000,00
BR116	116BBA07301	Entr. BA-499 (p/ Antônio Cardoso/Bonfim da Feira)	Entr. BA-499(B)	Portal do Sertão	1,00	23,50	4,65	1.748.000,00	2.300.000,00
BR116	116BBA07302	Entr. BA-499(B)	Entr. BA-861	Portal do Sertão	11,20	23,40	51,35	19.577.600,00	25.760.000,00
BR116	116BBA07303	Entr. BA-861	Entr. BA-120(A) (p/ Santo Estevão)/BA-491/BA-861/BA-862	Portal do Sertão	1,20	23,40	5,50	2.097.600,00	2.760.000,00
BA522	522EBA00350	Entr. BA-521 (p/ Via Matoim)	Entr. BR-324 (Cova de Defunto)	Metropolitana de Salvador	0,70	23,30	3,20	1.223.600,00	1.610.000,00
BR116	116BBA07000	Entr. BR-324/BA-502/503 (Feira de Santana)	Acesso Contorno de Feira de Santana	Portal do Sertão	5,80	23,10	26,50	10.138.400,00	13.340.000,00
BR324	324BBA03120	Entr. BA-411 (Tanquinho)	Entr. BR-116	Portal do Sertão	18,20	22,90	93,31	31.813.600,00	41.860.000,00
BR101	101BBA15723	Entr. BA-502 (p/ Muritiba)	Entr. BA-491 (Governador Mangabeira)	Recôncavo	4,30	22,50	15,51	7.516.400,00	9.890.000,00
BA522	522EBA00300	Entr. BA-524 (p/ Porto de Aratu)	Entr. BA-521 (p/ Via Matoim)	Metropolitana de Salvador	1,10	21,90	4,44	1.922.800,00	2.530.000,00
BR116	116BBA07120	Entr. BA-052 (p/ Anguera)	Entr. BA-499 (p/ Antônio Cardoso/Bonfim da Feira)	Portal do Sertão	16,40	21,70	61,69	28.667.200,00	37.720.000,00
BR116	116BBA07501	Entr. BA-120(A) (p/ Santo Estevão)/BA-491/BA-861/BA-862	Entr. BA-862	Portal do Sertão	0,50	21,70	1,93	874.000,00	1.150.000,00
BR101	101BBA15742	Acesso a Itaporã	Entr. BA-494	Recôncavo	7,70	21,60	24,72	13.459.600,00	17.710.000,00
BR101	101BBA15721	Entr. BA-502 (p/ Conceição da Feira)	Entr. BA-511 (Capoeiruçu)	Portal do Sertão	4,00	21,60	16,52	6.992.000,00	9.200.000,00
BR101	101BBA15741	Entr. BA-491 (Governador Mangabeira)	Acesso a Itaporã	Recôncavo	3,20	21,60	10,27	5.593.600,00	7.360.000,00
BR101	101BBA15743	Entr. BA-494	Entr. BA-496 (p/ Cruz das Almas)	Recôncavo	1,30	21,30	4,04	2.272.400,00	2.990.000,00
BR101	101BBA15900	Entr. BA-496 (p/ Cruz das Almas)	Entr. BR-242 (Sapeaçú)	Recôncavo	11,70	21,20	35,87	20.451.600,00	26.910.000,00
BR324	324BBA03401	Entr. BR-116(B)/BA-502/503 (Feira de Santana)	Entr. BA-503	Portal do Sertão	3,80	20,90	12,21	6.642.400,00	8.740.000,00
BR101	101BBA16100	Entr. BR-242 (Sapeaçú)	Entr. BR-242 (p/ Conceição do Almeida)	Recôncavo	3,40	20,80	9,93	5.943.200,00	7.820.000,00
BR116	116BBA07920	Entr. BA-026 (p/ Brejões)	Entr. BA-026 (Nova Itarana)	Vale do Jequiriçá	3,90	20,60	12,77	7.498.920,00	9.867.000,00
BR116	116BBA07910	Entr. BA-046 (p/ Tartaruga)	Entr. BA-026 (p/ Brejões)	Vale do Jequiriçá	19,40				
BR116	116BBA08102	Entr. BA-886	Entr. BA-553 (p/ Santa Inês)	Vale do Jequiriçá	15,60	20,40	49,56	29.995.680,00	39.468.000,00
BR116	116BBA08101	Entr. BA-026 (Nova Itarana)	Entr. BA-886	Vale do Jequiriçá	7,00	20,40	22,24	13.459.600,00	17.710.000,00
BR116	116BBA08120	Entr. BA-553 (p/ Santa Inês)	Entr. BA-888 (p/ Irajuba)	Vale do Jequiriçá	15,50				
BR116	116BBA08140	Entr. BA-888 (p/ Irajuba)	Entr. BA-250 (Itaquara)	Vale do Jequiriçá	16,30	20,30	48,67	29.803.400,00	39.215.000,00
BR116	116BBA08300	Entr. BA-250 (Itaquara)	Entr. BR-420/BA-250 (p/ Jaguaquara/Itiruçu)	Vale do Jequiriçá	12,40				
BR420	420BBA01302	Entr. BA-511	Entr. BA-502 (São Félix)	Recôncavo	0,60	20,30	1,17	1.153.680,00	1.518.000,00
BR101	101BBA16321	Entr. BA-026 (p/ Dom Macedo Costa)	Entr. BA-046 (p/ Muniz Ferreira)	Recôncavo	4,60	20,00	11,98	8.040.800,00	10.580.000,00
BR101	101BBA16300	Entr. BR-242 (p/ Conceição do Almeida)	Entr. BA-026 (p/ Dom Macedo Costa)	Recôncavo	14,50	19,60	35,54	25.346.000,00	33.350.000,00
BR101	101BBA15722	Entr. BA-511 (Capoeiruçu)	Entr. BA-502 (p/ Muritiba)	Recôncavo	7,00	19,10	16,29	12.236.000,00	16.100.000,00
BR101	101BBA15400	Entr. BR-324	Entr. BA-513 (Humildes)	Portal do Sertão	4,50	18,90	12,88	7.866.000,00	10.350.000,00
BR116	116BBA07502	Entr. BA-862	Entr. BA-492 (p/ Rafael Jambeiro)	Piemonte do Paraguaçu	20,50	18,60	46,89	35.834.000,00	47.150.000,00
BR116	116BBA07503	Entr. BA-492 (p/ Rafael Jambeiro)	Entr. BA-492	Piemonte do Paraguaçu	2,90	18,60	6,63	5.069.200,00	6.670.000,00
BR116	116BBA07504	Entr. BA-492	Entr. BR-242	Piemonte do Paraguaçu	8,70	18,30	18,83	15.207.600,00	20.010.000,00
BA502	502EBA00450	Entr. BR-420(B) (São Felix)	Muritiba	Recôncavo	3,20	18,20	3,70	6.152.960,00	8.096.000,00
BA502	502EBA00500	Muritiba	Entr. BR-101 (Próx. Governador Mangabeira)	Recôncavo	4,90				
BR420	420BBA00920	Entr. BA-522 (p/ São Francisco do Condé)	Entr. BA-084 (Santo Amaro)	Recôncavo	7,60	18,00	9,38	14.613.280,00	19.228.000,00
BR420	420BBA01142	Entr. BA-510	Entr. BA-511 (p/ Conceição da Feira)	Recôncavo	15,20	17,60	17,77	29.226.560,00	38.456.000,00
BR420	420BBA01301	Entr. BA-511 (p/ Conceição da Feira)	Entr. BA-511	Recôncavo	3,50	17,20	3,69	6.729.800,00	8.855.000,00

BR415	415BBA00100	Entr. BA-262 (Ilhéus)	Entr. BA-262(B)	Litoral Sul	10,80	17,10	10,23	18.878.400,00	24.840.000,00
BR101	101BBA16322	Entr. BA-046 (p/ Muniz Fererira)	Santo Antônio de Jesus	Recôncavo	4,00	16,70	5,60	6.992.000,00	9.200.000,00
BR101	101BBA15300	Entr. BA-084 (Conceição do Jacuípe)	Entr. BR-324	Portal do Sertão	4,20	16,20	6,40	7.341.600,00	9.660.000,00
BR101	101BBA16950	Entr. BR-420 (p/ Laje)	Entr. BA-542 (p/ Bonfim)	Baixo Sul	13,90	15,90	18,71	24.297.200,00	31.970.000,00
BR116	116BBA09550	Entr. BA-959 (p/ José Gonçalves)	Entr. BR-407/BA-262 (p/ Pradoso)	Vitória da Conquista	17,40	15,70	19,43	30.415.200,00	40.020.000,00
BR101	101BBA16500	Santo Antônio de Jesus	Entr. BA-026 (p/ Varzedo)	Recôncavo	6,40	15,10	5,60	11.187.200,00	14.720.000,00
BR116	116BBA09703	BA-639 (Veredinha)	Cândido Sales	Vitória da Conquista	40,30	15,00	37,41	70.444.400,00	92.690.000,00
BR101	101BBA17300	Entr. BA-250	Entr. BA-120/250/549 (Gandú)	Baixo Sul	1,20	14,90	1,11	2.097.600,00	2.760.000,00
BR101	101BBA17100	Entr. BA-542 (p/ Bonfim)	Presidente Tancredo Neves	Baixo Sul	25,10	14,80	23,09	43.874.800,00	57.730.000,00
BR101	101BBA16700	Entr. BA-026 (p/ Varzedo)	Capão	Vale do Jequiriçá	19,60	14,80	15,70	34.260.800,00	45.080.000,00
BR101	101BBA17110	Presidente Tancredo Neves	Entr. BA-120 (Teolândia)	Baixo Sul	20,70	14,60	17,18	36.183.600,00	47.610.000,00
BR116	116BBA09500	Entr. BA-641 (p/ Lucaia)	Entr. BA-959 (p/ José Gonçalves)	Vitória da Conquista	22,30	14,50	16,07	38.980.400,00	51.290.000,00
BR101	101BBA17120	Entr. BA-120 (Teolândia)	Entr. BA-250	Baixo Sul	16,50	14,40	12,67	28.842.000,00	37.950.000,00
BR101	101BBA16900	Capão	Entr. BR-420 (p/ Laje)	Vale do Jequiriçá	4,30	14,40	2,91	7.516.400,00	9.890.000,00
BR116	116BBA09320	Entr. BA-262/640 (Poções)	Entr. BA-642/643 (Planalto)	Vitória da Conquista	21,80	14,20	13,61	38.106.400,00	50.140.000,00
BR116	116BBA09702	Entr. BA-263 (Belo Campo)	Ba-639 (Veredinha)	Vitória da Conquista	11,00	14,20	7,02	19.228.000,00	25.300.000,00
BR116	116BBA09340	Entr. BA-642/643 (Planalto)	Entr. BA-641 (p/ Lucaia)	Vitória da Conquista	6,30	14,10	3,85	11.012.400,00	14.490.000,00
BR116	116BBA06503	Santa Bárbara	Entr. BA-504 (p/ Santanópolis)	Portal do Sertão	11,00	13,70	5,14	19.228.000,00	25.300.000,00
BR101	101BBA14321	Entr. BA-400 (p/ Entre Rios)	Entr. BA-093 (p/ Araças)	Litoral Norte/Agreste Baiano	4,00	13,70	1,79	6.992.000,00	9.200.000,00
BR116	116BBA06502	Entr. BA-402	Santa Bárbara	Portal do Sertão	3,00	13,70	1,40	5.244.000,00	6.900.000,00
BR116	116BBA09300	Entr. BR-030 (p/ Bom Jesus da Serra)	Entr. BA-262/640 (Poções)	Vitória da Conquista	20,90				
BR116	116BBA09101	Acesso à Jequié	Entr. BA-891	Médio Rio das Contas	1,50				
BR116	116BBA09102	Entr. BA-891	Entr. BA-647 (Boaçu)	Médio Rio das Contas	14,30	13,60	9,45	36.533.200,00	48.070.000,00
BR116	116BBA09103	Entr. BA-647 (Boaçu)	Manuel Vitorino	Médio Rio das Contas	16,80				
BR116	116BBA09121	Manuel Vitorino	Entr. BR-030 (p/ Boa Nova)	Médio Rio das Contas	29,40				
BR116	116BBA09900	Entr. BA-270 (p/ Encruzilhada)	Div. BA/MG	Vitória da Conquista	22,70	13,50	10,07	39.679.600,00	52.210.000,00
BR116	116BBA09720	Cândido Sales	Entr. BA-270 (p/ Encruzilhada)	Vitória da Conquista	2,50	13,50	1,11	4.370.000,00	5.750.000,00
BR101	101BBA15102	Entr. BA-516 (p/ Teodoro Sampaio)	Entr. BA-084 (Conceição do Jacuípe)	Portal do Sertão	7,00				
BR101	101BBA14700	Entr. BR-110	Entr. BA-504 (p/ Alagoinha-Araça)	Litoral Norte/Agreste Baiano	13,20				
BR101	101BBA14721	Entr. BA-504 (p/ Alagoinha-Araça)	Entr. BR-110 (p/ Alagoinhas)	Litoral Norte/Agreste Baiano	3,00				
BR101	101BBA14722	Entr. BR-110 (p/ Alagoinhas)	Entr. BA-503 (p/ Pedrão)	Litoral Norte/Agreste Baiano	3,90	13,40	2,86	12.236.000,00	16.100.000,00
BR101	101BBA14901	Entr. BA-503 (p/ Pedrão)	Entr. BA-515	Litoral Norte/Agreste Baiano	10,90				
BR101	101BBA14902	Entr. BA-515	Entr. BA-515 (p/ Teodoro Sampaio/Lustosa)	Portal do Sertão	12,30				
BR101	101BBA15101	Entr. BA-515 (p/ Teodoro Sampaio/Lustosa)	Entr. BA-516 (p/ Teodoro Sampaio)	Portal do Sertão	14,70				
BR116	116BBA09600	Entr. BR-407/BA-262 (p/ Pradoso)	Entr. BR-415 (Vitória da Conquista)	Vitória da Conquista	3,10	13,20	1,02	5.418.800,00	7.130.000,00
BR116	116BBA09651	Entr. BR-415 (Vitória da Conquista)	Entr. BA-415	Vitória da Conquista	2,80	13,20	0,90	4.894.400,00	6.440.000,00
BR101	101BBA14303	Entr. BA-401	Entr. BA-400 (p/ Entre Rios)	Litoral Norte/Agreste Baiano	9,00	13,10	2,59	15.732.000,00	20.700.000,00
BR116	116BBA07505	Entr. BR-242	Entr. BR-242/BA-120 (Paraguaçu)	Piemonte do Paraguaçu	1,50	12,90	0,33	2.622.000,00	3.450.000,00
BR116	116BBA09701	Entr. BA-263 (p/ Itambé)	Entr. BA-263 (Belo Campo)	Vitória da Conquista	31,00	12,80	6,44	54.188.000,00	71.300.000,00
BR101	101BBA14302	Entr. BA-781	Entr. BA-401	Litoral Norte/Agreste Baiano	12,60	12,80	2,70	22.024.800,00	28.980.000,00
BR116	116BBA07900	Entr. BA-493 p/ (Itatim)	Entr. BA-046 (p/ Tartaruga)	Piemonte do Paraguaçu	22,00	12,30	1,56	38.456.000,00	50.600.000,00
BR116	116BBA09652	Entr. BA-415	Entr. BA-263 (p/ Itambé)	Vitória da Conquista	2,80	12,30	0,17	4.894.400,00	6.440.000,00
BA084	084EBA00050	Entr. BR-420 (Santo Amaro)	Entr. BA-510 (Ac. Pedras)	Recôncavo	2,60	12,30	0,12	4.999.280,00	6.578.000,00
BR116	116BBA07700	Entr. BR-242/BA-120 (Paraguaçu)	Entr. BA-493 (p/ Itatim)	Piemonte do Paraguaçu	26,60	12,20	1,45	46.496.800,00	61.180.000,00
BR101	101BBA14500	Entr. BA-401 (Sítio do Meio)	Entr. BR-110	Litoral Norte/Agreste Baiano	21,70	12,10	0,69	37.931.600,00	49.910.000,00
BR101	101BBA14322	Entre BA-093 (p/ Araças)	Entr. BA-401 (Sítio do Meio)	Litoral Norte/Agreste Baiano	5,90				
BR101	101BBA14301	Entr. BA-233 p/ (Conde)	Entr. BA-781	Litoral Norte/Agreste Baiano	8,50	12,10	0,09	14.858.000,00	19.550.000,00
BR101	101BBA14122	Entr. BA-233 (p/ Acajutiba)	Entr. BA-233 (p/ Conde)	Litoral Norte/Agreste Baiano	1,90				
BR116	116BBA08321	Entr. BR-420/BA-250 (p/ Jaguaquara/Itiruçu)	Entr. BA-555 Baixão (p/ Lafayete Coutinho)	Vale do Jequiriçá	0,90				
BR116	116BBA08322	Entr. BR-420/BA-250 (p/ Jaguaquara/Itiruçu)	Entr. BA-555 Baixão (p/ Lafayete Coutinho)	Vale do Jequiriçá	20,00				
BR116	116BBA08500	Entr. BA-555 Baixão (p/ Lafayete Coutinho)	Entr. BA-130	Médio Rio das Contas	17,90	12,10	0,02	1.573.200,00	2.070.000,00
BR116	116BBA08700	Entr. BR-330/BA-130 (p/ Jequié)	Entr. BR-330 (p/ Jequié)	Médio Rio das Contas	2,80				
BR116	116BBA08900	Entr. BR-330	Acesso à Jequié	Médio Rio das Contas	1,60				
				TOTAL	**1.004,80**		**1.754,91**	**1.377.965.880,00**	**1.813.113.000,00**

Anexo 5

CONSOLIDAÇÃO DOS PROJETOS FERROVIÁRIOS

TERR. IDENT.	TIPO	FERROVIA	DESCRIÇÃO	PRIORIDADE	EXTENSÃO (km)	VALOR (R$ Milhão)	STATUS	CONCLUSÃO PREVISTA	PROGRAMA
Bahia	Implantação	FIOL	Construção do Trecho Ferroviário: Ilhéus - Caetité	CP	537,0	1.854,6	Em Obra	2014	PAC
Bahia	Implantação	FIOL	Construção do Trecho Ferroviário: Caetité - Barreiras	CP	485,0	* PAC	Em Licitação	2015	* PAC
Bahia	Implantação	FIOL	Construção do Trecho Ferroviário: Barreiras - Figueirópolis	MP	505,0	* PAC	Planejado	Sem previsão	* PAC
Bahia	Implantação	PIL-BH/S	Construção da Ferrovia Belo Horizonte/MG (Sete Lagoas) - Salvador (Candeias), em bitola de 1,60 m	MP	1.561,4	10.669,7	Planejado	Sem previsão	PIL
Bahia	Implantação	PIL-S/R	Construção da Ferrovia Salvador (Feira de Santana) - Recife/PE (Ipojuca), em bitola de 1,60 m	MP	943,2	7.470,4	Planejado	Sem previsão	PIL
Bahia	Implantação	PIL-P/S	Construção da Ferrovia Parnamirim/PE - Salvador (Feira de Santana), em bitola de 1,60 m	MP	580,0	4.732,5	Planejado	Sem previsão	PIL
Bahia	Recuperação	FCA - LN	Recuperação da Linha Norte da FCA e desvios, de Salvador a Propriá/SE, em bitola de 1,00 m	CP	545,0	195,0	Planejado	Sem previsão	-
Bahia	Recuperação	FCA - LS	Recuperação da Linha Sul da FCA e desvios, de Salvador a Monte Azul/MG, em bitola de 1,00 m	CP	897,0	320,7	Planejado	Sem previsão	-
Bahia	Recuperação	FCA - LC	Recuperação da Linha Centro da FCA e desvios, de Salvador (Alagoinhas) a Juazeiro, em bitola de 1,00 m	CP	464,0	165,8	Planejado	Sem previsão	-
Bahia	Recuperação	FCA	Recuperação de ramais e acessos da FCA , em bitola de 1,00 m	CP	55,0	19,7	Planejado	Sem previsão	-
21	Implantação	FCA	Construção do Contorno de Cachoeira / São Felix	CP	17,0	150,0	Paralisado	Sem previsão	-
18	Implantação	FCA	Construção da Variante de Alagoinhas	CP	24,0	52,0	Paralisado	Sem previsão	-
21	Implantação	FCA	Construção da Variante de Santo Amaro	CP	9,7	34,6	Paralisado	Sem previsão	-
26	Implantação	FCA	Construção da Variante de Camaçari - Araújo Lima	CP	18,7	117,6	Em Obra (Paralisado)	2015	PAC
19	Implantação	FCA	Construção do Ramal de Feira de Santana	CP	30,0	135,0	Planejado	Sem previsão	PNLT
26	Implantação	FCA	Construção do Acesso ao Terminal Dias Branco (TPC)	CP	4,0	20,4	Planejado	Sem previsão	-
10	Implantação	FCA	Construção do Acesso ao Porto de Juazeiro	CP	20,0	102,1	Planejado	Sem previsão	-
26	Recuperação	FCA	Recuperação e remodelagem da superestrutura da via do Acesso ao Porto de Salvador, entre Calçada e o Porto	CP	2,0	60,0	Planejado	Sem previsão	PNLT
TOTAL					**6.698,0**	**26.100,1**			

*Nota: PAC * - 8º Balanço do Programa não divulgou o orçamento oficial.*

Anexo 6

CONSOLIDAÇÃO DOS PROJETOS PORTUÁRIOS E HIDROVIÁRIOS

TERR. IDENT.	MODAL	TIPO	PORTO	DESCRIÇÃO	PRIORIDADE	EXTENSÃO (km)	VALOR (R$ Milhão)	STATUS	CONCLUSÃO PREVISTA	PROGRAMA
26	Porto	Implantação	PORTO DE SALVADOR	Implantação do Terminal Marítimo de Passageiros (mediante adaptação do armazem)	CP	-	36,0	Em Obra	2014	PAC
26	Porto	Ampliação	PORTO DE SALVADOR	Expansão do Cais de Água de Meninos, em 223 m e aterro da área de retaguarda	CP	223 m	350,0	Planejado	2017	-
26	Porto	Ampliação	PORTO DE SALVADOR	Ampliação do Quebra-Mar	CP	-	140,0	Em Licitação	2017	PAC *
26	Porto	Ampliação	PORTO DE SALVADOR	Reforma do Sistema de Descarga de Trigo	CP	-	30,0	Planejado	2016	-
26	Porto	Ampliação	PORTO DE SALVADOR	Ampliação dos Pátios de Estacionamento de Caminhões	MP	-	5,0	Planejado	2018	-
26	Porto	Ampliação	PORTO DE ARATU	Complementação da Dragagem e Derrocagem, até a profundidade de 15 m	CP	-	6,0	Planejado	2017	-
26	Porto	Implantação	PORTO DE ARATU	Construção de Berço Adicional para Granéis Líquidos e Ampliação das Áreas de Armazenagem na Retaguarda	CP	-	100,0	Planejado	2017	-
26	Porto	Recuperação	PORTO DE ARATU	Modernização do TGL Atual	CP	-	50,0	Planejado	2017	-
26	Porto	Ampliação	PORTO DE ARATU	Modernização e Ampliação do Pier I do TGS e das Áreas de Retaguarda	CP	-	420,0	Planejado	2016	-
26	Porto	Implantação	PORTO DE ARATU	Implantação de um Terminal de Carga Geral e Contêineres, com 1 berço na 1a Etapa	CP	-	300,0	Planejado	2017	-
26	Porto	Implantação	PORTO DE ARATU	Implantação de Areas de Estacionamento e Triagem para Caminhões, com 30.000 m2 na 1a Etapa	CP	30.000 m^2	13,0	Planejado	2015	-
26	Porto	Recuperação	PORTO DE ARATU	Recuperação da Conexão Ferroviária	MP	2 km	15,0	Planejado	2018	-
05	Porto	Implantação	PORTO SUL	1ª Etapa da construção, operação e exploração da ZAL e respectivas instalações portuárias em Aritaguá	CP	-	1.389,8	Em Licitação	2019	-
05	Porto	Implantação	PORTO SUL	2ª Etapa da construção, operação e exploração da ZAL e respectivas instalações portuárias em Aritaguá	LP		1.636,5	Planejado	2032	-
02	Hidrovia	Melhoria	HIDROVIA DO S. FRANCISCO	Dragagem e Sinalização do Rio São Francisco	CP	-	-	Planejado	-	PAC *
02	Hidrovia	Melhoria	HIDROVIA DO S. FRANCISCO	Dragagem Meleiro, Limoeiro e Outros Pontos Críticos do Rio São Francisco	CP	-	11,3	Em Obra	2014	PAC
TOTAL							**4.502,6**			

*Nota: PAC * - 8º Balanço do Programa não divulgou o orçamento oficial.*

Anexo 7

CONSOLIDAÇÃO DOS PROJETOS AEROVIÁRIOS

TERR. IDENT.	MODAL	TIPO	AEROPORTO	DESCRIÇÃO	PRIORIDADE	EXTENSÃO (km)	VALOR (R$ Milhão)	STATUS	CONCLUSÃO PREVISTA	PROGRAMA
02	Aerovia	Implantação	BOM JESUS DA LAPA	Construção de um novo aeroporto em Bom Jesus da Lapa	CP	-	22,0	Planejado	Sem previsão	PIL
21	Aerovia	Implantação	STO. ANTONIO DE JESUS	Construção de aeroporto em Santo Antônio de Jesus	CP	-	22,0	Planejado	Sem previsão	PIL
20	Aerovia	Implantação	VITORIA DA CONQUISTA	Construção de um novo aeroporto em Vitoria da Conquista	CP	-	60,0	Em Licitação	2014	PIL / PAC
05	Aerovia	Implantação	ILHÉUS	Construção de um novo aeroporto em Ilhéus	MP	-	250,0	Planejado	Sem previsão	PNLT
18	Aerovia	Implantação	ESPLANADA	Construção de um novo aeroporto em Esplanada	LP	-	22,0	Planejado	Sem previsão	PDAeroBahia
22	Aerovia	Implantação	JEQUIÉ	Construção de um novo aeroporto em Jequié	LP	-	22,0	Planejado	Sem previsão	-
25	Aerovia	Implantação	SENHOR DO BONFIM	Construção de aeroporto em Senhor do Bonfim	LP	-	22,0	Planejado	Sem previsão	PDAeroBahia
11	Aerovia	Restauração	BARREIRAS	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Barreiras	CP	-	4,1	Planejado	Sem previsão	PIL / PAC
17	Aerovia	Restauração	CIPÓ	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Cipó	CP	-	5,3	Planejado	Sem previsão	PIL
19	Aerovia	Restauração	FEIRA DE SANTANA	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Feira de Santana	CP	-	5,8	Planejado	Sem previsão	PIL
13	Aerovia	Restauração	GUANAMBI	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Guanambi	CP	-	4,9	Planejado	Sem previsão	PIL
02	Aerovia	Restauração	IBOTIRAMA	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Ibotirama	CP	-	5,4	Planejado	Sem previsão	PIL
01	Aerovia	Restauração	IRECÊ	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Irecê	CP	-	5,0	Planejado	Sem previsão	PIL
14	Aerovia	Restauração	ITABERABA	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Itaberaba	CP	-	4,9	Planejado	Sem previsão	PIL
16	Aerovia	Restauração	JACOBINA	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Jacobina	CP	-	5,4	Planejado	Sem previsão	PIL
22	Aerovia	Restauração	JEQUIÉ	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Jequié	CP	-	5,4	Planejado	Sem previsão	PIL
03	Aerovia	Restauração	LENÇÓIS	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Lençóis	CP	-	5,1	Planejado	Sem previsão	PIL
05	Aerovia	Restauração	MARAÚ	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Maraú	CP	-	5,8	Planejado	Sem previsão	PIL
27	Aerovia	Restauração	PORTO SEGURO	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Porto Seguro	CP	-	4,9	Planejado	Sem previsão	PIL
26	Aerovia	Restauração	SALVADOR	Restauração, ampliação e melhorias do Aeroporto de Salvador	CP	-	127,2	Em Obra	2014	PAC
23	Aerovia	Restauração	SANTA MARIA DA VITÓRIA	Restauração,ampliação e melhorias do aeroporto de Santa Maria da Vitória	CP	-	5,8	Planejado	Sem previsão	PIL
10	Aerovia	Restauração	SENTO SÉ	Restauração,ampliação e melhorias do aeroporto de Sento Sé	CP	-	5,4	Planejado	Sem previsão	PIL
07	Aerovia	Restauração	TEIXEIRA DE FREITAS	Restauração,ampliação e melhorias do aeroporto de Teixeira de Freitas	CP	-	5,8	Planejado	Sem previsão	PIL
06	Aerovia	Restauração	VALENÇA	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Valença	CP	-	1,0	Planejado	Sem previsão	PDAeroBahia
24	Aerovia	Restauração	PAULO AFONSO	Restauração e melhorias do aeroporto de Paulo Afonso	MP	-	6,0	Planejado	Sem previsão	-
TOTAL							**632,9**			

Nota: PAC - 8º Balanço do Programa

Anexo 8

CONSOLIDAÇÃO DOS PROJETOS DUTOVIÁRIOS

TERR. IDENT.	TIPO	EMPRESA	DESCRIÇÃO	PRIORIDADE	EXTENSÃO (km)	VALOR (R$ Milhão)	STATUS	CONCLUSÃO PREVISTA	PROGRAMA
05	Implantação	BAHIAGÁS	Construção do Gasoduto Tronco Itabuna - Ilhéus	CP	36,0	45,0	Em Obra	2015	Bahiagás
18	Implantação	BAHIAGÁS	Construção do Gasoduto Loop Catu - Alagoinhas	CP	12,0	12,9	Em Obra	2016	PPI 2014-2018 Bahiagás
22	Implantação	BAHIAGÁS	Construção do Gasoduto Ipiaú - Maracás - Brumado	MP	293,0	420,0	Em projeto	-	PPI 2014-2018 Bahiagás
05	Implantação	BAHIAGÁS	Construção do Gasoduto Ilhéus - Porto Sul	MP	-	-	Em projeto	-	PPI 2014-2018 Bahiagás
26	Ampliação	BAHIAGÁS	Expansão da Rede do Polo Industrial de Camaçari	CP	1,6	1,0	Em Obra	2018	PPI 2014-2018 Bahiagás
05	Ampliação	BAHIAGÁS	Expansão da Rede do Distrito Industrial de Ilhéus	CP	3,5	5,7	Em Obra	2018	PPI 2014-2018 Bahiagás
13	Ampliação	BAHIAGÁS	Expansão da Rede Industrial de Brumado	CP	0,6	0,0	Em projeto	2018	PPI 2014-2018 Bahiagás
26	Ampliação	BAHIAGÁS	Expansão da Rede Urbana de Salvador	CP	135,6	77,7	Em Obra	2018	PPI 2014-2019 Bahiagás
18	Ampliação	BAHIAGÁS	Expansão da Rede Urbana de Alagoinhas	CP	4,4	1,7	Em Obra	2018	PPI 2014-2018 Bahiagás
26	Ampliação	BAHIAGÁS	Expansão da Rede Urbana de Lauro de Freitas	CP	13,5	9,7	Em Obra	2018	PPI 2014-2018 Bahiagás
26	Ampliação	BAHIAGÁS	Expansão da Rede Urbana de Camaçari	CP	5,0	2,2	Em Obra	2018	PPI 2014-2018 Bahiagás
19	Ampliação	BAHIAGÁS	Expansão da Rede Urbana de Feira de Santana	CP	16,8	13,8	Em Obra	2018	PPI 2014-2018 Bahiagás
05	Ampliação	BAHIAGÁS	Expansão da Rede Urbana de Itabuna	CP	3,7	1,7	Em Obra	2018	PPI 2014-2018 Bahiagás
05	Ampliação	BAHIAGÁS	Expansão da Rede Urbana de Ilhéus	CP	6,2	2,7	Em Obra	2018	PPI 2014-2018 Bahiagás
27	Implantação	BAHIAGÁS	Implantação de Rede Urbana em Eunápolis / Teixeira de Freitas	CP	4,0	3,6	Em Obra	2018	PPI 2014-2018 Bahiagás
13	Implantação	BAHIAGÁS	Implantação de Rede Urbana em Brumado / Vitória da Conquista / Itapetinga / Jequié	CP	14,0	11,0	Em Obra	2018	PPI 2014-2018 Bahiagás
27	Implantação	BAHIAGÁS	Implantação de Rede Urbana em Porto Seguro	CP	14,0	6,4	Em Obra	2018	PPI 2014-2018 Bahiagás
05	Implantação	SAM	Construção do Mineroduto do Projeto Rio Pardo, com 482 km, de Padre Carvalho / MG a Ilhéus / BA	MP	482,0	1.830,0	Em Projeto	2018	PPI 2014-2018 SAM Proj. Rio Pardo
TOTAL					**1.045,8**	**2.445,2**			


transplan
planejamento e projetos s.a


CONCREMAT
engenharia


APPE
ASSESSORIA PARA
PROJETOS ESPECIAIS