SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA

BAHIA GOVERNO DO ESTADO

PROGRAMA DE RESTAURAÇÃO E MANUTENÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DA BAHIA – PREMAR 2

ACORDO DE EMPRÉSTIMO Nº 8580-BR

ATUALIZAÇÃO DO PLANO DIRETOR DE LOGÍSTICA DE TRANSPORTES DO ESTADO DA BAHIA - PDLT









RELATÓRIO 10

RELATÓRIO PARCIAL DO PORTFÓLIO DE PROJETOS COM ASPECTOS DO MODELO DE GESTÃO

Julho/2019

transplan

APPE ASSESSORIA PARA PROJETOS ESPECIAIS

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA

Rui Costa
Governador

João Leão
Vice-Governador

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA DO ESTADO DA BAHIA

Marcus Benício Foltz Cavalcanti
Secretário

Ivan Carlos Alves Barbosa
Chefe de Gabinete

SUPLOG - SUPERINTENDÊNCIA DE PLANEJAMENTO EM LOGÍSTICA DE TRANSPORTES E INTERMODALISMO

Maria Amélia Pompeu do Amaral
Superintendente

Mateus da Cunha Dias
Diretor de Intermodalismo

SIT - SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

Saulo Pontes
Superintendente

Siglas

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

ANATEL - Agência Nacional de Telecomunicações

ANEEL - Agência Nacional de Energia Elétrica

ANP - Agência Nacional do Petróleo

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

BAHIAGÁS - Companhia de Gás da Bahia

BAMIN - Bahia Mineração S.A.

CBUQ - Concreto Betuminoso Usinado a Quente

Chesf - Companhia Hidro Elétrica do São Francisco

CIA - Centro Industrial de Aratu

CODEBA - Companhia das Docas do Estado da Bahia

DCM - Diretoria de Construção e Manutenção

DERBA - Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia

DI - Disponibilidade Interna

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

EPTA - Estação Prestadora de Serviço de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo

EVTEA - Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental

FAFEN - Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados

FCA - Ferrovia Centro-Atlântica S.A.

FICO - Ferrovia de Integração Centro-Oeste

FIOL - Ferrovia de Integração Oeste-Leste

FNAC - Fundo Nacional de Aviação Civil

FNS - Ferrovia Norte-Sul

GASEB - Gasoduto Sergipe-Bahia

GASENE - Gasoduto de Integração Sudeste-Nordeste

GNC - Gás Natural Comprimido

GNL - Gás Natural Liquefeito

IFR - Instrument Flight Rules

IGP - Índice Geral de Preços

Siglas

INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

LN - Leito Natural

MPF - Ministério Público Federal

OCDE - Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico

ORPENE - Oleoduto RLAM-COPENE

ORSUB - Oleoduto Recôncavo-Sul da Bahia

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento

PAPI - Precision Approac Path Indicator

PDLT - Plano Diretor de Logística de Transportes

PGE - Procuradoria Geral do Estado

PIL - Programa de Investimentos em Logística

PNLT - Plano Nacional de Logística e Transportes

PPI - Projeto Piloto de Investimentos

PREMAR - Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias

PROFAA - Programa Federal de Auxílio a Aeroportos

PRONURB - Programa Nacional de Segurança de Áreas Urbanas

RLAM - Refinaria Landulpho Alves

RP - Revestimento Primário

SAEB - Secretaria da Administração

SAM - Sul Americana de Metais

SECINC - Seção Contra Incêndio

SEINFRA - Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia

SEINP - Secretaria Extraordinária da Indústria Naval e Portuária

SEP - Secretaria de Portos

SEPLAN - Secretaria de Planejamento

SESCINC - Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis

SHI - Sistema de Transporte Hidroviário Intermunicipal de Passageiros e Veículos do Estado da Bahia

SICM - Secretaria da Indústria, Comércio e Mineração

SINART - Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico

SIT - Superintendência de Infraestrutura de Transportes

SNV - Sistema Nacional de Viação

SPE - Sociedade de Propósito Específico

SRE - Sistema Rodoviário Estadual

SRI - Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado da Bahia

Siglas

SUPET - Superintendência de Transportes

SUPLOG - Superintendência de Planejamento em Logística de Transporte e Intermodalismo

TCP - Tratamento Contra Pó

TCU - Tribunal de Contas da União

TECON - Terminal de Contêiner

TEMADRE - Terminal Aquaviário de Madre de Deus

TGL - Terminal de Granéis Líquidos

TGS - Terminal de Granéis Sólidos

TIR - Taxa Interna de Retorno

TLSA - Transnordestina Logística S.A.

TPC - Terminal Portuário Cotegipe

TPG - Terminal de Produtos Gasosos

TPS - Terminal de Passageiros e Serviços

TRBA - Terminal de Regaseificação da Bahia

TSD - Tratamento Superficial Duplo

TSS - Tratamento Superficial Simples

VLI - Valor Logística Integrada

VMDA - Volume Médio Diário Anual

ZAL - Zona de Apoio Logístico

Quadros

Quadro 2.1 - Rede Rodoviária do Estado da Bahia 11
Quadro 2.2 - Rodovias Estaduais - Tipo de Revestimento 13
Quadro 2.3 - Condição do Pavimento - Rodovias Estaduais Pavimentadas 13
Quadro 2.4 - Distribuição da Extensão da Rede Rodoviária do Estado da Bahia por Faixa de VMDA - 2018 14
Quadro 2.5 - Veículo-km por Dia na Rede Rodoviária do Estado da Bahia – 2018 15
Quadro 2.6 - Distribuição dos Investimentos em Construção por Território de Identidade 17
Quadro 2.7 - Distribuição dos Investimentos em Pavimentação por Território de Identidade 18
Quadro 2.8 - Distribuição dos Investimentos em Duplicação por Território de Identidade 19
Quadro 2.9 - Distribuição dos Investimentos em Aumento de Capacidade por Território de Identidade 19
Quadro 2.10 - Investimentos no Modal Rodoviário 20
Quadro 2.11 - Investimentos na FIOL 24
Quadro 2.12 - Investimentos nas Ferrovias do PIL na Bahia 25
Quadro 2.13 - Malha da FCA/VLI - Recuperação/Modernização 26
Quadro 2.14 - Investimentos no Modal Ferroviário 27
Quadro 2.15 - Estudos Ferroviários 29
Quadro 2.16 - Estudos Institucionais 35
Quadro 2.17 - Estudos Portuários 36
Quadro 2.18 - Porto de Salvador 38
Quadro 2.19 - Porto de Aratu 42
Quadro 2.20 - Porto de Ilhéus 43
Quadro 2.21 - Investimento no Modal Portuário 44
Quadro 2.22 - Aeroportos Estaduais Prioritários 46
Quadro 2.23 - Investimento no Modal Aeroviário 48
Quadro 2.24 - Plano de Investimentos no Modal Aeroviário 58
Quadro 2.25 - Investimento no Modal Dutoviário 61
Quadro 2.26 - Consolidação dos Estudos Gerais e Institucionais 62
Quadro 3.1 - Quantitativo da Força de Trabalho da SIT 91

Ilustrações

Ilustração 3.1 - Organograma da SEINFRA 68
Ilustração 3.2 - Organograma da SUPLOG 71
Ilustração 3.3 - Organograma da SIT 76
Ilustração 3.4 - Organograma da AGERBA 79

Sumário

1. APRESENTAÇÃO 9

2. PORTFÓLIO DE PROJETOS 10

2.1. Modal Rodoviário 10
2.1.1. Introdução 10
2.1.2. Principais Gargalos Rodoviários 15
2.1.3. Projetos Rodoviários 16
2.2. Modal Ferroviário 20
2.2.1. Introdução 20
2.2.2. Principais Gargalos Ferroviários 22
2.2.3. Projetos Ferroviários 23
2.3. Modal Portuário 29
2.3.1. Introdução 29
2.3.2. Principais Gargalos Portuários 33
2.3.3. Projetos Portuários 34
2.4. Modal Hidroviário 44
2.5. Modal Aeroviário 44
2.5.1. Introdução 44
2.5.2. Principais Gargalos Aeroviários 46
2.5.3. Plano de Investimentos para o Modal Aeroviário 47
2.5.4. Investimentos no Modal Aeroviário 57
2.6. Modal Dutoviário 58
2.6.1. Introdução 58
2.6.2. Principais Gargalos Dutoviários 59
2.6.3. Projetos Dutoviários 60
2.7. Consolidação dos Projetos de Investimento 61
2.7.1. Estudos Gerais e Institucionais 61
2.7.2. Consolidação dos Projetos por Modal 62

3. DIAGNÓSTICO DO MODELO ATUAL DE GESTÃO 65

3.1. Introdução 65
3.2. Competências, Responsabilidades e Atividades dos Órgãos de Gestão 66
3.2.1. Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia (SEINFRA) 66
3.2.2. Superintendência de Planejamento em Logística de Transporte e Intermodalismo (SUPLOG) 68
3.2.3. Superintendência de Infraestrutura de Transportes da Bahia (SIT) 72

Sumário

3.2.4. Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (AGERBA) 76
3.3. GESTÃO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE POR ÓRGÃO DA SEINFRA 81
3.3.1. Rodovias 81
3.3.2. Terminais Aeroviários 83
3.3.3. Terminais Rodoviários 83
3.3.4. Terminais hidroviários 84
3.4. Estrutura Organizacional - Análise da Compatibilidade de Funções 85
3.4.1. Planejamento 85
3.4.2. Execução 88
ANEXO 95

1. APRESENTAÇÃO

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

Os projetos foram identificados por modalidade de transportes, 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, aeroviários e dutoviários relevantes para o atendimento destes objetivos.

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

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

2. PORTFÓLIO 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 (atualmente com tráfego suspenso entre Propriá e Recife).

No eixo leste-oeste são relevantes as rodovias federais BR-242 e BR-030, bem como o Sistema BA-052, ligando Feira de Santana, Xique-Xique e Barra. Destaca-se, ainda, a ligação ferroviária Salvador-Juazeiro/Petrolina, onde está prevista 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 do Oeste Baiano e da Região Centro-Oeste do Brasil, através da conexão com a Ferrovia Norte-Sul (FNS) e com a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO), chegarão ao Porto Sul, em Ilhéus.

No modal portuário, destacam-se os portos da Baía 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 minério de ferro da Bahia Mineração S.A. (BAMIN) e de outras mineradoras, além de soja (grãos e farelo) e produtos diversos.

Foram considerados, ainda, projetos no sistema aeroviário, voltados basicamente, para o transporte de passageiros; e projetos na expansão da malha de gasodutos da Companhia de Gás da Bahia (BAHIAGÁS). Devido a restrições de natureza ambiental, não foram considerados investimentos em minerodutos.

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 da Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia (SEINFRA), através de sua Superintendência de Infraestrutura de Transportes (SIT); e rodovias municipais.

No ano de 2016, tomado como referência da atualização do PDLT para a composição da malha rodoviária, a rede federal (conforme o SNV – Versão201612A) totalizava 11.309,9 km, sendo 5.931,1 km de rodovias pavimentadas, 1.109,0 km de rodovias não pavimentadas e 4.269,8 km de rodovias planejadas. Esta rede inclui as rodovias estaduais coincidentes, que correspondem a trechos estaduais coincidentes com trechos federais planejados e a trechos federais conservados pelo estado.

Neste mesmo ano, a rede rodoviária estadual da Bahia (conforme o SRE 2016 Final) totalizava 26.213,3 km de rodovias, sendo 10.714,9 km de rodovias pavimentadas, 11.509,5 km de rodovias não pavimentadas e 3.988,9 km de rodovias planejadas. Encontravam-se também sob jurisdição estadual 199,5 km de acessos, dos quais 73,3 km eram pavimentados.

Segundo o SRE, as rodovias estaduais coincidentes totalizavam 1.700,0 km, sendo 1.268,6 km pavimentados.

As rodovias municipais totalizam cerca de 120.000 km, em sua quase totalidade não pavimentados.

Nestas condições, o Quadro 2.1 apresenta a rede rodoviária do estado da Bahia.

Quadro 2.1 - Rede Rodoviária do Estado da Bahia

Em km

JURISDIÇÃO	PAVIMENTADA	NÃO PAVIMENTADA	PLANEJADA	TOTAL
Rede Rodoviária Federal	5.931,1	1.109,0	4.269,8	11.309,9
Rede Rodoviária Estadual	10.714,9	11.509,5	3.988,9	26.213,3
Acessos	126,3	73,3	0,0	199,5
Rede Total	**16.772,3**	**12.691,7**	**8.258,7**	**37.722,7**

Fonte: SIT-SRE 2016/DNIT-SNV-2016 - Versão 201612A.
Nota: Rede federal inclui as rodovias estaduais coincidentes.

Rodovias Concedidas

Existem quatro concessões rodoviárias no estado da Bahia, sendo uma federal, regulada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), e três estaduais, reguladas pela Agência Estadual de Regulação 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 S/A. 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 9,1 km;
- BA-528 - Trecho Entr. BA-526 - Acesso à Base Naval de Aratu, com 4,4 km.

Está em andamento, como integrante da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais (Fase 3 – Lote 1) 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. O Leilão chegou a ser marcado pela ANTT para o dia 23/10/2013, na BM&BOVESPA, porém o processo (Edital nº 002/2013 - BR-101BA) foi suspenso, assim permanecendo até a presente data.

É oportuno observar que esta concessão constitui a continuidade da concessão federal da BR-101/ES/BA - Trecho Entr. BA-698 (Acesso a Mucuri) - Divisa ES/RJ, com 475,9 km, cujo contrato foi assinado com a ECO101 Concessionária de Rodovias S/A, em 17/04/2013.

No âmbito estadual as concessões compreendem o Sistema Rodoviário BA-099, o Sistema Rodoviário BA-093 e o Sistema Rodoviário BA-052:

- O Sistema Rodoviário BA-099 (Sistema Estrada do Côco - Linha Verde), com Contrato de Concessão nº 002/2000, com 217,17 km de extensão, abrangendo os seguintes segmentos rodoviários:
  - segmento da rodovia BA-099, ponte sobre o rio Joanes até o acesso à Praia do Forte, com extensão de 46,30 km;
  - segmento da rodovia BA-099, acesso à Praia do Forte até a Divisa BA/PE, com extensão de 136,20 km;
  - segmentos rodoviários de acesso à Praia de Arembepe (1,39 km), Praia do Forte (2,72 km), Porto Sauípe (4,56 km), Subaúma (8,00 km), Palame (8,00 km), e Sítio do Conde (10,0 km), com extensão total de 34,67 km.
- O Sistema Rodoviário BA-093, com Contrato de Concessão nº 01/2010, com 124,65 km, constituído pelos seguintes segmentos:
  - BA-093, entre Simões Filho e Pojuca, com 46,0 km;
  - BA-512, acesso a Camaçari, com 4,65 km
  - BA-521, da BA-522 a BA-524, com 7,0 km;
  - BA-524, da BA-535 até o Porto de Aratu, com 24,8;
  - BA-526, da BR-324 (CIA) até a Rótula do Aeroporto de Salvador, com 14,2 km;
  - BA-535, da BA-524 até a BA-526 (CEASA), com 28 km.
- Sistema Rodoviário BA-052, com Contrato de Parceria Público-Privada nº 001/2018, com 546,6 km, com os seguintes segmentos:
  - BA-052, da BR-116 até Xique-Xique: 461,1 km;
  - BA-160, de Xique-Xique até o rio São Francisco: 85,5 km;
  - Ponte sobre o rio São Francisco: 1 km (construção de ponte).

Está em processo de licitação uma nova concessão estadual:

- Ponte Salvador - Itaparica (aprox. 12 km), conduzida pela SEPLAN e SEINFRA; concebida sob a forma de concessão da construção, operação e exploração.

Tipo de Revestimento

Tomando por base dados levantados pela SIT/DCM referentes a 2016, as rodovias da rede estadual pavimentada correspondem a cerca de 61%, sendo 11% em concreto betuminoso usinado a quente (CBUQ), 35% em tratamento superficial duplo (TSD), 14% em tratamento superficial simples (TSS) e 1% em outros pavimentos. As rodovias não pavimentadas correspondem a 39% da malha, sendo 4% em tratamento contra pó (TCP), 30% em revestimento primário (RP) e 5% em leito natural (LN).

Esta distribuição é apresentada no Quadro 2.2.

Quadro 2.2 - Rodovias Estaduais - Tipo de Revestimento

Em Porcentagem

TIPO DE REVESTIMENTO	SIGLA	EXT. (km)	%
Concreto Betuminoso Usinado a Quente	CBUQ	2.038,0	11,0%
Areia Asfalto Usinado a Quente	AAUQ	124,2	0,7%
Tratamento Superficial Duplo	TSD	6.497,9	35,1%
Tratamento Superficial Simples	TSS	2.508,0	13,6%
Lama Asfáltica	LA	3,0	0,0%
Pavimento a Paralelepípedo	PAR	11,5	0,1%
Tratamento Contra Pó	TCP	854,1	4,6%
Revestimento Primário	RP	5.517,4	29,8%
Leito Natural	LN	937,1	5,1%
TOTAL		**18.491,2**	**100,0%**

Fonte: SIT/DCM - 2016.

As rodovias federais no estado da Bahia apresentam-se 85% pavimentadas e 15% não pavimentadas.

Condição do Pavimento

Conforme avaliado pelas equipes técnicas da SIT/DCM em 2016, a condição do pavimento das rodovias pavimentadas apresentava-se Boa em 44% dos casos, Regular em 38% dos casos e Ruim nos 18% restantes.

Quadro 2.3 - Condição do Pavimento - Rodovias Estaduais Pavimentadas

CONDIÇÃO	EXTENSÃO (km)	%
Boa	5.316,4	44%
Regular	4.655,7	38%
Ruim	2.133,8	18%
TOTAL	**12.105,9**	**100%**

Fonte: SIT/DCM.

Demanda de Transporte Rodoviário

Os volumes médios diários (VMDA) nas rodovias da Bahia foram determinados nesta atualização do PDLT-BA considerando-se a rede dividida em 2.716 trechos, correspondendo a 31.792 km de rodovias, sendo 9.312 km de rodovias federais e 22.480 km de rodovias estaduais.

O Quadro 2.4 apresenta a distribuição da extensão da rede por faixa de VMDA no ano de 2018.

Quadro 2.4 - Distribuição da Extensão da Rede Rodoviária do Estado da Bahia por Faixa de VMDA - 2018

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			1579	1629			9.405	9.405			10.984	10.984
200 400		384	50	485		3.946	646	4.591		4.330	696	5.026
400 600		45	137	320		755	134	889		800	270	1.070
600 800		156	5	8		962	167	1.129		1.118	172	1.290
800 1.000		10	95	141		621	147	768		631	243	874
1.000 2.000		1275	181	1778		3.005	212	3.217		4.280	393	4.673
2.000 3.000		1419	12	1220		1.466	38	1.505		2.885	51	2.936
3.000 4.000		1633		1417		489		489		2.122		2.122
4.000 5.000		628		829		230		230		858		858
5.000 6.000		521		399	95	65		160	95	586		681
6.000 7.000		397		443		59		59		456		456
7.000 8.000		208		168	2	29		32	2	237		239
8.000 9.000		92		113		6		6		99		99
9.000 10.000		134		130						134		134
>10.000	109	240		234					109	240		350
TOTAL	**109**	**7.143**	**2.059**	**9.312**	**97**	**11.634**	**10.749**	**22.480**	**207**	**18.777**	**12.808**	**31.792**
	1,2%	**76,7%**	**22,1%**	**100,0%**	**0,4%**	**51,8%**	**47,8%**	**100,0%**	**0,7%**	**59,0%**	**40,3%**	**100,0%**

Nota: foram consideradas como pavimentadas as extensões em obra em pavimentação e como não pavimentadas as extensões em leito natural, implantadas e em obra de implantação.

Com relação aos tráfegos médios, observa-se que na rede federal pavimentada o VMDA médio é de 3.628 veículos por dia, enquanto que na rede estadual pavimentada este valor é de 1.648 veículos por dia. Na rede federal não pavimentada o VMDA médio é de 815 veículos por dia; sendo de 1.057 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 2018, foram produzidos 46,8 milhões de veículos-km por dia na rede rodoviária da Bahia, sendo 64,2% na rede federal e 35,8% na rede estadual.

A maior parte dos veículos-km por dia (94,7%) é produzida em rodovias pavimentadas, o que indica que a infraestrutura rodoviária está atendendo à demanda existente.

Constata-se, ainda, que a maior parte do transporte de carga é efetuada pelas rodovias federais, com uma produção de 67,1% dos veículos-km de caminhões leves e médios, e 83,7% dos veículos-km de caminhões pesados e ultrapesados.

Os dados referentes à produção de transporte rodoviário em 2018 são apresentados no Quadro 2.5.

Quadro 2.5 - Veículo-km por Dia na Rede Rodoviária do Estado da Bahia – 2018

Em mil veículos-km

JURISDIÇÃO	SUPERFÍCIE	MOTO	VEÍCULO DE PASSEIO	ÔNIBUS	CAMINHÃO LEVE E MÉDIO	CAMINHÃO PESADO E ULTRA	TOTAL
RODOVIAS FEDERAIS	Duplicada	129	2.828	59	191	293	3.499
	Pavimentada	2.746	14.720	304	2.926	5.221	25.916
	Não Pavimentada	68	477	4	38	28	615
	Total	**2.943**	**18.025**	**366**	**3.155**	**5.541**	**30.030**
RODOVIAS ESTADUAIS	Duplicada	39	380	6	35	32	493
	Pavimentada	2.242	9.747	124	1.372	878	14.363
	Não Pavimentada	338	1.212	15	138	173	1.875
	Total	**2.619**	**11.339**	**145**	**1.544**	**1.083**	**16.730**
REDE RODOVIÁRIA DO ESTADO	Duplicada	168	3.208	65	226	324	3.992
	Pavimentada	4.987	24.467	427	4.298	6.099	40.279
	Não Pavimentada	406	1.689	19	176	200	2.490
	Total	**5.562**	**29.364**	**511**	**4.699**	**6.624**	**46.760**

Movimentação de Cargas

As pesquisas de origem-destino realizadas em 2018, por sua vez, indicam que são movimentadas por rodovia em média 373.790 toneladas de cargas por dia, correspondendo a uma movimentação anual de 136,4 milhões de toneladas. Esta movimentação corresponde a 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 35,6 milhões (26,1%), a movimentação externa seja de 69,8 milhões (51,1%), e a movimentação de cargas de outros estados através do estado da Bahia seja de 31,1 milhões de toneladas anuais (22,8%).

A Região Metropolitana de Salvador é responsável pela maior movimentação de cargas, com um total de 14,3 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 a 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, pela Superintendência de Infraestrutura de Transportes (SIT) da SEINFRA, através de diversos programas, entre os quais se destaca o Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias (PREMAR2).

Como exemplo das ações do DNIT, 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.

No presente Plano, os gargalos foram objeto de consideração no modelo de análise de rede e avaliação de projetos, utilizado para selecionar 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 quatro programas:

- Construção: implantação e pavimentação de trechos planejados;
- Pavimentação: pavimentação de trechos implantados ou em leito natural;
- Duplicação: duplicação de trechos pavimentados;
- Aumento de capacidade: construção de faixa adicional em trechos duplicados.

Os projetos foram analisados a partir de um modelo de avaliação de redes, conforme descrito no Relatório 7 - Alocação do Fluxo 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/VISUM 15.

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 Construção

Foram submetidos à avaliação 51 trechos de rodovias planejadas, totalizando 1.720 km.

A avaliação destes trechos planejados resultou na seleção de 21 trechos para implantação/ pavimentação, totalizando 611,91 km de novas construções, com um investimento total de R$ 2.073,10 milhões.

Destaca-se que alguns trechos (das rodovias BA-046, BA-245, BA-470, BR-122 e BR-122/BR-324) foram avaliados em conjunto, tendo em vista que isoladamente não completariam ligação com a rede existente.

A distribuição espacial dos projetos de construção é apresentada no Quadro 2.6, a seguir, e a listagem completa dos trechos consta no Quadro 1A, do Anexo.

Quadro 2.6 - Distribuição dos Investimentos em Construção por Território de Identidade

TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	QUANTIDADE DE TRECHOS	EXTENSÃO (km)	VPL (R$ x 10^6)	INVESTIMENTO (R$ x 10^6)		%
				ECONÔMICO	FINANCEIRO	
Irecê	3	93,86	152,14	207,16	265,59	12,8%
Velho Chico	4	111,60	648,45	248,78	318,95	15,4%
Chapada Diamantina	2	36,26	229,92	117,04	150,04	7,2%
Sisal	1	51,66	69,86	116,72	149,64	7,2%
Médio Sudoeste da Bahia	1	31,46	27,76	71,08	91,13	4,4%
Sertão Produtivo	1	30,58	28,02	98,70	126,54	6,1%
Piemonte da Diamantina	3	93,95	473,84	301,63	386,70	18,7%
Portal do Sertão	1	14,54	136,64	32,85	42,12	2,0%
Recôncavo	2	27,92	11,13	63,08	80,87	3,9%
Médio Rio de Contas	1	10,80	4,26	24,40	31,28	1,5%
Piemonte Norte do Itapicuru	2	109,28	28,31	335,58	430,23	20,8%
TOTAL	**21**	**611,91**	**1.810,34**	**1.617,02**	**2.073,10**	**100,0%**

Fonte: Consórcio TRANSPLAN-APPE.

Observa-se que na versão de 2013, o PDLT verificou, sumariamente, a introdução de uma ponte ligando Salvador a Itaparica. Os resultados preliminares indicaram que seriam desviados do tráfego de média e longa distância, principalmente da BR-116, cerca de 7.608 veículos por dia naquele ano e que em 2035 este valor seria de 11.007 veículos por dia. Ainda conforme aquela análise, seu impacto produziria uma redução de custos de transporte do tráfego desviado, que foi estimada em R$ 1.091,32 milhões em termos econômicos, representando R$ 1.435,94 milhões em termos financeiros. Deve-se ressaltar, entretanto, que se optou por não realizar novas simulações relativas a este projeto, na medida em que não foram introduzidas novas informações de demanda relativas à Ponte Salvador - Itaparica, bem como, pelo fato de não terem sido realizadas pesquisas de cobertura específicas daquela área.

Programa de Pavimentação

Para se estabelecer o Programa de Pavimentação foram analisados 1.026 trechos da rede rodoviária, que se encontram implantados ou em leito natural, totalizando 16.371 km.

Das análises efetuadas resultaram 228 trechos com taxa interna de retorno, em termos econômicos, acima de 12%, totalizando 3.752 km. O investimento financeiro total foi estimado em R$ 8.963 milhões.

A distribuição espacial dos projetos de implantação é apresentada no Quadro 2.7, a seguir, e a listagem completa dos trechos consta no Quadro 2A, do Anexo.

Quadro 2.7 - Distribuição dos Investimentos em Pavimentação por Território de Identidade

TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	QUANTIDADE DE TRECHOS	EXTENSÃO (km)	VPL (R$ x 10^6)	INVESTIMENTO (R$ x 10^6)		%
				ECONÔMICO	FINANCEIRO	
Chapada Diamantina	24	365,31	632,87	686,01	879,50	9,8%
Litoral Sul	23	238,02	1.174,46	359,30	460,63	5,1%
Irecê	15	207,90	588,40	347,26	445,20	5,0%
Sisal	14	207,44	150,27	386,42	495,42	5,5%
Sertão Produtivo	13	242,23	2.099,97	533,84	684,41	7,6%
Velho Chico	13	351,25	152,10	526,38	674,85	7,5%
Semiárido Nordeste II	12	194,71	1.020,58	430,01	551,30	6,2%
Bacia do Rio Grande	11	217,64	1.403,89	508,40	651,80	7,3%
Litoral Norte e Agreste Baiano	11	139,53	170,43	200,69	257,29	2,9%
Médio Sudoeste da Bahia	10	156,83	299,52	317,16	406,61	4,5%
Sertão do São Francisco	10	282,42	3.390,81	667,32	855,54	9,5%
Piemonte do Paraguaçu	9	120,64	396,95	224,98	288,44	3,2%
Vitória da Conquista	9	148,88	881,66	325,47	417,27	4,7%
Bacia do Rio Corrente	8	260,88	253,03	366,13	469,39	5,2%
Bacia do Jacuípe	7	117,57	730,52	263,20	337,44	3,8%
Extremo Sul	7	106,04	160,89	174,22	223,36	2,5%
Piemonte Norte do Itapicuru	6	161,69	187,70	296,98	380,74	4,2%
Portal do Sertão	6	32,99	51,15	56,69	72,68	0,8%
Vale do Jiquiriçá	4	35,88	22,11	49,35	63,27	0,7%
Bacia do Paramirim	3	40,05	174,56	92,54	118,64	1,3%
Médio Rio de Contas	3	14,97	27,98	14,18	18,18	0,2%
Piemonte da Diamantina	3	32,49	72,55	75,07	96,24	1,1%
Recôncavo	3	16,58	30,94	34,60	44,36	0,5%
Baixo Sul	1	10,76	2,00	14,75	18,92	0,2%
Itaparica	2	21,17	6,41	17,87	22,90	0,3%
Costa do Descobrimento	1	15,55	317,49	21,93	28,12	0,3%
TOTAL	**228**	**3.752,11**	**14.399,24**	**6.990,76**	**8.962,51**	**100,0%**

Fonte: Consórcio TRANSPLAN-APPE.

É oportuno observar que, este programa corresponde a pavimentar cerca de 250 km de rodovias por ano, no período de 2020-2035, com um orçamento anual da ordem de R$ 600 milhões.

Programa de Duplicação

O Programa de Duplicação analisou 1.794 trechos de rodovias pavimentadas, totalizando 24.437 km.

Os resultados das análises identificaram que 27 trechos, com extensão total de 152 km, apresentaram taxa interna de retorno maior do que 12% para projetos de duplicação. O investimento financeiro total foi estimado em R$1.107 milhões.

A distribuição espacial dos projetos de duplicação é apresentada no Quadro 2.8, a seguir, e a listagem completa dos trechos consta no Quadro 3A, do Anexo.

Quadro 2.8 - Distribuição dos Investimentos em Duplicação por Território de Identidade

TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	QUANTIDADE DE TRECHOS	EXTENSÃO (km)	VPL (R$ x 10^6)	INVESTIMENTO (R$ x 10^6) ECONÔMICO	FINANCEIRO	%
Portal do Sertão	7	36,74	129,04	236,16	302,77	27,3%
Metropolitano de Salvador	8	43,39	127,79	208,36	267,13	24,1%
Vale do Jiquiriçá	1	19,52	219,70	133,63	171,32	15,5%
Vitória da Conquista	4	17,31	108,11	112,89	144,74	13,1%
Piemonte Norte do Itapicuru	1	14,57	28,68	67,91	87,07	7,9%
Litoral Sul	1	12,14	16,39	56,21	72,06	6,5%
Sertão Produtivo	1	4,10	2,67	26,84	34,41	3,1%
Irecê	3	2,82	9,51	13,15	16,86	1,5%
Costa do Descobrimento	1	1,27	3,94	8,42	10,80	1,0%
TOTAL	**27**	**151,86**	**645,83**	**863,60**	**1.107,14**	**100%**

Fonte: Consórcio TRANSPLAN-APPE.

Programa de Aumento de Capacidade

Completando a análise de projetos de aumento de capacidade, os trechos avaliados para duplicação que não atenderam ao critério de apresentar taxa interna de retorno acima de 12% ao ano foram então avaliados para soluções técnicas mais simples e pontuais do que a duplicação, tais como: adição de terceira faixa, faixa de ultrapassagem, pequenos segmentos duplicados, melhorias de traçado e de interseções.

Desta análise resultou que oito trechos com extensão total de 25 km apresentaram viabilidade (TIR>12%) para soluções de aumento de capacidade, com investimento total de R$ 45 milhões.

A distribuição espacial dos projetos de aumento de capacidade é apresentada no Quadro 2.9 e a listagem completa dos trechos consta no Quadro 4A, do Anexo.

Quadro 2.9 - Distribuição dos Investimentos em Aumento de Capacidade por Território de Identidade

TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	QUANTIDADE DE TRECHOS	EXTENSÃO (km)	TIR (%)	VPL (R$ x 10^6)	INVESTIMENTO (R$ x 10^6) ECONÔMICO	FINANCEIRO	%
Litoral Sul	1	1,89	19,30	0,74	2,60	3,33	7,4%
Litoral Norte e Agreste Baiano	1	3,45	12,80	0,12	4,14	5,31	11,8%
Portal do Sertão	3	7,02	71,50	14,30	10,44	13,39	29,7%
Vitória da Conquista	1	3,70	40,20	11,45	7,26	9,31	20,7%
Recôncavo	1	3,07	12,40	0,05	3,23	4,14	9,2%
Metropolitano de Salvador	1	5,41	38,00	7,82	7,44	9,54	21,2%
TOTAL	**8**	**24,54**	**-**	**34,48**	**35,10**	**45,00**	**100,0%**

Fonte: Consórcio TRANSPLAN-APPE.

Investimento Total no Modal Rodoviário

O modal rodoviário, responsável pela maior parcela da movimentação de cargas do estado, receberá, assim, investimentos totalizando R$ 12.188 milhões, distribuídos por 284 trechos rodoviários, totalizando 4.540 km de rodovias, conforme resumido no Quadro 2.10.

Quadro 2.10 - Investimentos no Modal Rodoviário

JURISDIÇÃO	INTERVENÇÃO	EXTENSÃO (km)	VPL (R$ Milhão)	INVESTIMENTO (R$ Milhão)		QUANTIDADE DE TRECHOS
				ECONÔMICO	FINANCEIRO	
Federal	Construção	270,07	760,09	852,94	1.093,52	8
	Pavimentação	1.364,86	9.385,11	3.088,48	3.959,59	74
	Duplicação	73,46	453,79	492,36	631,23	13
	Aumento de Capacidade	17,24	25,92	25,07	32,14	6
	TOTAL	**1.725,64**	**10.624,91**	**4.458,86**	**5.716,48**	**101**
Estadual	Construção	341,84	1.050,25	764,07	979,58	13
	Pavimentação	2.387,24	5.014,13	3.902,27	5.002,91	154
	Duplicação	78,40	192,04	371,24	475,92	14
	Aumento de Capacidade	7,30	8,56	10,03	12,86	2
	TOTAL	**2.814,78**	**6.264,98**	**5.047,61**	**6.471,27**	**183**
Total	Construção	611,91	1.810,34	1.617,02	2.073,10	21
	Pavimentação	3.752,11	14.399,24	6.990,76	8.962,51	228
	Duplicação	151,86	645,83	863,60	1.107,15	27
	Aumento de Capacidade	24,54	34,48	35,10	45,00	8
	TOTAL	**4.540,42**	**16.889,89**	**9.506,47**	**12.187,75**	**284**

Nota: Projetos com TIR > 12%.

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

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/VLI).

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 (FIOL)

A FIOL está em construção pela VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., , 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, Correntina, 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.

O primeiro trecho, de Ilhéus a Caetité (536,8 km), está com cerca de 73% das obras concluídas (início de 2018). Este trecho atenderá inicialmente ao transporte de minério de ferro da BAMIN, da sua jazida em Caetité até o Porto Sul. O segundo trecho, de Caetité a Barreiras (484,7 km), passando por Correntina, está com cerca de 20% das obras concluídas e atenderá ao escoamento da produção agrícola do Oeste Baiano. O trecho restante, que ligaria Barreiras a Figueirópolis (505,5 km), ainda não tem data para ser iniciado.

Por outro lado, está sendo analisado um traçado alternativo, de Correntina até a conexão com a FNS e a FICO, que passaria a ser em Campinorte/Mara Rosa (GO), tornando esta alternativa mais vantajosa do que a alternativa atual, com conexão com a FNS em Figueirópolis (TO). Este traçado alternativo reduziria em cerca de 380 km a distância a ser percorrida pelas cargas de grãos do Centro-Oeste ao Porto Sul, aumentando a competitividade desta rota de exportação. Nesta alternativa, as cargas do Oeste Baiano seriam atendidas por um ramal de Correntina até Barreiras.

Programa de Investimentos em Logística (PIL)

O PIL, lançado pelo Governo Federal em agosto de 2012, incluiu entre os projetos ferroviários a construção de novas ferrovias em bitola larga (1,60 m), que atenderiam aos fluxos do estado da Bahia: Belo Horizonte-Salvador, Salvador-Recife e Parnamirim-Petrolina-Juazeiro-Salvador.

Estas ferrovias se desenvolveriam 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 sequência, a ANTT, através da Resolução nº 4.131, de 3 de julho de 2013, autorizou a FCA a proceder à desativação e a devolução ao Governo Federal de trechos ferroviários compreendendo a totalidade da malha baiana. A interrupção dos serviços prestados aos

usuários pela FCA, entretanto, não seria imediata, mas deveria obedecer a um cronograma a ser aprovado pela ANTT.

Em 16 de maio de 2016, por pressão pública e por imposição do Ministério Público Federal (MPF) e do Tribunal de Contas da União (TCU), a ANTT publicou a Resolução nº 5.101, revogando os dispositivos da Resolução nº 4.131.

Com esta decisão, a FCA/VLI manterá a operação dos trechos viáveis e econômicos da malha baiana, até que as ferrovias em bitola larga previstas no PIL fiquem prontas, ou até o final do prazo da concessão. Entretanto, nenhum compromisso de investimentos para recuperação, capacitação e modernização desses trechos foi assinado entre a ANTT e a FCA/VLI.

Espera-se, com a publicação pela ANTT do Plano de Negócio da FCA/VLI, como principal documento do processo de antecipação da prorrogação do seu contrato de concessão, conhecer a proposta de investimentos na malha baiana de bitola métrica, durante os próximos 30 anos.

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, prioritariamente, 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 FIOL, em conjugação com o Porto Sul, em Ilhéus.

Não obstante, as sucessivas revisões dos cronogramas das obras da FIOL e do Porto Sul constituem impedimentos à logística do transporte de grãos e ao desenvolvimento dos projetos de mineração. Igualmente, aguarda-se uma decisão quanto ao traçado da FIOL e sua conexão com a FNS, se em Figueirópolis, conforme o traçado original, ou em Campinorte/Mara Rosa, conforme proposto no traçado alternativo.

O 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 recuperem 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 da FIOL de Ilhéus até Barreiras envolve investimentos de R$ 6.850,8 milhões, através de recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC-2), assim distribuídos até dezembro de 2017:

- O primeiro trecho, entre Ilhéus e Caetité, com 536,8 km, apresenta um orçamento de R$ 3.054,1 milhões para construir a via permanente (infraestrutura ferroviária). No início de 2018, cerca de 73% das obras estavam executadas, restando investir R$ 1.656,0 milhões para sua conclusão. Este valor deverá ser investido pelo futuro subconcessionário do trecho.
- O segundo trecho, entre Caetité e Barreiras, com 484,7 km, apresenta orçamento de R$ 3.796,7 milhões. No início de 2018 cerca de 20% das obras estavam executadas. O restante necessário para construir o trecho continua a ser de responsabilidade da VALEC.

O trecho final, entre Barreiras e Figueirópolis (conexão com a FNS no Tocantins), com 505,5 km, não tem data para ser iniciado, apesar de já ter sido elaborado o seu Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA). O investimento neste trecho é estimado em R$ 2.876,0 milhões.

Nestas condições, o investimento total nos 1.527,0 km da FIOL seria de R$ 9.726,8 milhões.

No traçado alternativo, a linha principal, conforme já descrito, seria Ilhéus – Caetité – Correntina - Campinorte/Mara Rosa, com 1.420,0 km e um investimento estimado em R$ 9.271,2 milhões. O ramal Correntina - Barreiras teria 345,5 km, com investimento estimado em R$ 2.415,6 milhões. Nesta alternativa, portanto, o investimento total seria de R$ 11.686,8 milhões para uma extensão de 1.765,5 km.

Os investimentos na FIOL são resumidos no Quadro 2.11, a seguir.

Quadro 2.11 - Investimentos na FIOL

Em R$ Milhão

PROJETO	EXTENSÃO (km)	INVESTIMENTO (R$ MILHÃO)
Construção da FIOL - Traçado Básico		
Trecho Ilhéus - Caetité	536,8	3.054,1
Trecho Caetité - Correntina - Barreiras	484,7	3.796,7
Trecho Barreiras - Figueirópolis (Entronc. FNS)	505,5	2.876,0
Total FIOL - Traçado Básico	**1.527,0**	**9.726,8**
Construção da FIOL - Traçado Alternativo		
Trecho Ilhéus - Caetité	536,8	3.054,1
Trecho Caetité - Correntina	139,2	1.381,1
Trecho Correntina - Campinorte/Mara Rosa	744,0	4.836,0
Subtotal FIOL - Traçado Alternativo	**1.420,0**	**9.271,2**
Ramal Correntina - Barreiras	345,5	2.415,6
Total FIOL - Traçado Alternativo	**1.765,5**	**11.686,8**

Fonte: VALEC.

Vale destacar que, segundo avaliações recentes, seriam necessários, ainda, R$ 3.334,0 milhões para a finalização das obras faltantes e a capacitação do trecho Ilhéus - Caitité da FIOL, para que seja possível o início das operações desta subconcessão.

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 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. Atualizando-se este valor para março de 2018 pelo IGP/DI, obtém-se o valor de R$ 15.112,06 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 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. Atualizando-se este valor para março de 2018 pelo IGP/DI, obtém-se o valor de R$ 10.580,68 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. Atualizando-se este valor para março de 2018 pelo IGP/DI, obtém-se o valor de R$ 6.702,80 milhões.

Nestas condições, o Quadro 2.12 resume os investimentos nas ferrovias do PIL na Bahia.

Quadro 2.12 - Investimentos nas Ferrovias do PIL na Bahia

Em R$ Milhão

PROJETO	EXTENSÃO (km)	INVESTIMENTO (R$ MILHÃO)
Construção das Ferrovias do PIL		
Ferrovia Belo Horizonte-Salvador	1.561,4	15.112,1
Ferrovia Salvador-Recife	943,2	10.580,7
Ferrovia Salvador-Juazeiro/Petrolina-Parnamirim	580,0	6.702,8
TOTAL	**3.084,6**	**32.395,5**

Fonte: EVTEA das ferrovias do PIL.

Recuperação das Linhas da FCA/VLI

Independente dos investimentos do PIL, o atendimento da demanda ferroviária pela FCA está exigindo intervenções imediatas para melhorar a eficiência, a produtividade e a 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, não tem definição de prazo. 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 a 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 de 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, com base nas considerações apresentadas a seguir.

Os orçamentos foram estimados a preços de março de 2018:

- para a recuperação/modernização da Linha Norte, de Salvador a Propriá, o orçamento estimado é de R$ 493 milhões;
- para a Linha Sul, de Mapele a Monte Azul, estima-se R$ 784 milhões;
- para a Linha Centro, de Alagoinhas a Juazeiro/Petrolina, são necessários R$ 444 milhões;
- considerou-se R$ 50,5 milhões para os diversos ramais e acessos.

Chegou-se, assim, a um orçamento total de R$ 1.771,4 milhões, com um custo médio por quilômetro de R$ 917,6 mil, conforme apresentado no Quadro 2.13.

Quadro 2.13 - Malha da FCA/VLI - 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	43,0	492,9
Linha Sul - Mapele-Monte Azul	854,0	68,3	783,7
Linha Centro - Alagoinhas-Juazeiro/Petrolina	484,4	38,8	444,3
Diversos - Ramais e Acessos	55,0	0,0	50,5
SUBTOTAL	1.930,4	150,1	1.771,4
Construção de Variantes, Ramais e Acessos			
Cachoeira/São Félix	17,0	-	188,0
Camaçari - Araujo Lima	18,7	-	148,0
Feira de Santana - Conceição da Feira	30,0	-	169,0
Terminal Dias Branco (TPC)	4,0	-	25,0
Porto de Juazeiro	20,0	-	128,0
Porto de Salvador (Calçada - Porto)	2,0	-	75,0
SUBTOTAL	91,7	-	733,0
TOTAL DA FCA NA BAHIA	**2.022,1**	**150,1**	**2.504,4**

Fonte: Consórcio TRANSPLAN-APPE.

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 a eliminar o tráfego ferroviário das áreas centrais das duas cidades: R$ 188 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$ 148 milhões (obra do PAC 2 - paralisada);
- Ramal de Feira de Santana até Conceição da Feira, na Linha Sul da FCA: R$ 169 milhões (conforme estimado no PNLT);

- Acesso ao Terminal Dias Branco (TPC), em Aratu: R$ 25 milhões (sem projeto - custo estimado);
- Acesso ao Porto de Juazeiro: R$ 128 milhões (sem projeto - custo estimado);
- Acesso ao Porto de Salvador, visando à recuperação do trecho de Calçada ao Porto: R$ 75 milhões (conforme estimado no PNLT).

Estas obras totalizam R$ 733,0 milhões, conforme também apresentado no Quadro 2.13.

Ainda que esta seja uma estimativa preliminar, verifica-se que o custo total de recuperação e modernização da malha da FCA na Bahia situa-se na faixa de R$ 2,5 bilhões, valor significativamente inferior aos custos previstos no PIL para a implantação da malha de bitola larga.

Investimento Total no Modal Ferroviário

O modal ferroviário receberá, assim, investimentos totalizando R$ 44.626,8 milhões, conforme resumido no Quadro 2.14.

Quadro 2.14 - Investimentos no Modal Ferroviário

Em R$ Milhão

PROJETO	EXTENSÃO (km)	INVESTIMENTO (R$ MILHÃO)
Ferrovia Centro-Atlântica		
Recuperação das Linhas Sul, Norte e Centro da FCA*	2.080,5	1.771,4
Construção de Variantes, Ramais e Acessos	91,7	733,0
Subtotal FCA/VLI	**2.172,2**	**2.504,4**
Construção da FIOL - Traçado Básico		
Trecho Ilhéus - Caetité	536,8	3.054,1
Trecho Caetité - Correntina - Barreiras	484,7	3.796,7
Trecho Barreiras - Figueirópolis (Entronc. FNS)	505,5	2.876,0
Subtotal FIOL	**1.527,0**	**9.726,8**
Construção das Ferrovias do PIL		
Ferrovia Belo Horizonte-Salvador	1.561,4	15.112,1
Ferrovia Salvador-Recife	943,2	10.580,7
Ferrovia Salvador-Juazeiro/Petrolina-Parnamirim	580,0	6.702,8
Subtotal PIL	**3.084,6**	**32.395,5**
TOTAL	**6.783,8**	**44.626,8**

Nota: *Inclusive 150,1 km de desvios.

Estudos Ferroviários

Considerando que no âmbito da atualização do PDLT já foram apresentados os Termos de Referência para a realização dos Estudos de Readequação da Malha Ferroviária Estadual, e Estudos de Potencialização da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), estão apresentados, na sequência, os demais estudos se recomenda que sejam realizados.

No tocante à FIOL propõe-se o seguinte estudo:

- EVTEA de alteração do traçado da FIOL, mediante a implantação de ligação ferroviária direta da FICO com a FIOL, entre Campinorte(GO)/Mara Rosa(GO) e Correntina (BA), visando a 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 Sul, Centro e Norte da FCA na Bahia, em bitola de 1,00 m, devem ser desativadas, erradicadas e substituídas pela nova malha de bitola de 1,60 m 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 o objetivo de aumentar a eficiência dos transportes e reduzir as interferências com o tráfego urbano das cidades da região do Recôncavo Baiano;
- 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 é 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, principalmente, os terminais da FIOL;
- 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 2.15, a seguir, apresenta os orçamentos e prazos para os estudos recomendados.

Quadro 2.15 - Estudos Ferroviários

Em R$ Milhão

DESCRIÇÃO	TIPO	PRAZO (MÊS)	VALOR (R$ MILHÃO)
Estudo de alteração do traçado da FIOL, de Campinorte/Mara Rosa a Correntina.	EVTEA	7	8,1
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 m proposta no PIL.	Estudo Técnico-Econômico	6	11,5
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	13,8
Estudo do Corredor Parnamirim - Petrolina/Juazeiro - Porto de Aratu	EVTEA	12	6,9
Adequação do Plano de Vias da FIOL no segmento de 291 km comum com a nova ferrovia Belo Horizonte-Salvador	Estudo Técnico	6	1,2
Levantamento das empresas interessadas em construir terminais e operar trens na malha de bitola 1,60 m	Estudo	6	0,7
Plano de Implantação das propostas de investimento ferroviário na Bahia	Estudo	3	0,6
TOTAL			**42,8**

Fonte: Consórcio TRANSPLAN-APPE.

2.3. Modal Portuário

2.3.1. Introdução

O sistema portuário da Bahia compreende cinco conjuntos de portos e terminais portuários:

- Portos Administrados pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA):
  - Porto de Salvador;
  - Porto de Aratu;
  - Porto de Ilhéus.
- Terminais Portuários da PETROBRAS:
  - TEMADRE (Terminal Madre de Deus ou Terminal Aquaviário Almirante Alves Câmara), na Baía de Todos-os-Santos;
  - TRBA (Terminal de Regaseificação da Bahia), localizado perto da Ilha do Frade e destinado a receber gás natural liquefeito, também situado na Baía de Todos-os-Santos.
- Terminais Privados em Operação:
  - Terminal da Gerdau Usiba, na Baía de Todos-os-Santos;
  - Terminal da Dow Química Brasil Nordeste, na Baía de Todos-os-Santos;
  - TPC (Terminal Portuário Cotegipe Ltda.), no canal do mesmo nome, pertencente à Companhia Dias Branco;
  - Terminal Portuário Privativo Miguel de Oliveira, também conhecido como Terminal da Ponta da Laje ou Terminal da Ford, também localizado na Baía de Todos-os-Santos;
  - No Litoral Sul da Bahia estão localizados dois terminais privativos destinados à movimentação de celulose: Terminal de Barcaças Luciano Villas Boas Machado,

localizado em Caravelas, do grupo Aracruz-Fíbria e Terminal Marítimo de Belmonte, da empresa Veracel.

- Portos e Terminais Autorizados, porém ainda não construídos:
  - Terminal marítimo da empresa Braskem, no Canal de Cotegipe;
  - Terminal da empresa GDK, situado no Canal de Cotegipe;
  - Cais de uso múltiplo da Bahia Terminais, igualmente localizado no Canal de Cotegipe;
  - Porto Sul, previsto para ser implantado em Aritaguá, no município de Ilhéus, que deverá ser constituído pelo terminal de minério de ferro da BAMIN e, adjacente a ele, pela Zona de Apoio Logístico (ZAL) e respectivo terminal público de uso múltiplo, mas essencialmente graneleiro.
- Terminal construído, porém necessitando de adaptação:
  - Estaleiro Enseada.

Apesar do estado da Bahia contar com um dos maiores complexos portuários no país, não existe, nem no âmbito estadual nem no nível federal, qualquer política de coordenação entre suas atuações ou suas políticas de desenvolvimento. Existe apenas, no nível estadual, uma atuação informal da Secretaria de Desenvolvimento Econômico na coordenação de empreendimentos no Canal de Cotegipe, mas que não se traduz em nenhuma autoridade formal do órgão.

Este fato realça a necessidade de se normalizar o uso da costa, mas implica, também, na necessidade da implementação de uma Autoridade que venha a coordenar as atuações diversas e, o mais importante, promover os investimentos que não podem ser feitos no nível privado.

Em sequência são resumidas as principais características dos portos administrados pela CODEBA e dos terminais portuários privados em operação na Bahia.

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 ao norte e a Ponta de Santo Antônio ao sul.

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 PAC, está em fase adiantada de implantação. O acesso ferroviário, pelas linhas da 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 2.092 m de comprimento. Ao todo são dez berços de atracação.

O porto atende à movimentação de passageiros (no Cais Comercial) e de cargas.

No tocante à movimentação de cargas, o Porto de Salvador é, essencialmente, um porto de contêineres.

Em 2018, a movimentação de cargas foi de cerca de 4,4 milhões toneladas, apresentando desde 2000 uma forte tendência de crescimento. A movimentação recorde foi verificada em 2016, correspondendo a 4,6 milhões toneladas.

As principais mercadorias movimentadas são: celulose, concentrado de cobre, peças e equipamentos, trigo, asfalto e granito.

Porto de Aratu

Inaugurado em 1975, o Porto de Aratu cumpre o papel de indutor do processo de desenvolvimento industrial da Bahia, viabilizando os dois principais polos do setor existentes no estado: o Centro Industrial de Aratu (CIA) e o Polo Industrial de Camaçari. Quatro décadas depois, o porto, "extensão descontinuada" de Salvador, é um dos mais importantes escoadouros da produção química e petroquímica de todo o país.

É, isoladamente, a unidade portuária do Complexo da Bahia com maior movimentação de cargas. No ano de 2017 foi registrado o recorde na movimentação de cargas, correspondendo a 7,1 milhões de toneladas. Em 2018 foram movimentadas 6,5 milhões de toneladas.

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 Matoim, que conduz ao porto. A outra via de acesso é denominada Canal de Tráfego, com extensão de 25 km, que liga o porto diretamente ao Polo Petroquímico de Camaçari.

O Porto é servido pela 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 com extensão 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 por um píer com dois berços e um píer com um berço. O Terminal de Granéis Líquidos e Gasosos é composto pelo Terminal de Granéis Líquidos (TGL), com um píer com dois berços, e pelo 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.

As principais mercadorias movimentadas são concentrado de cobre, ureia, coque de carvão escória, fertilizantes, clínquer, nafta, rocha fosfática, manganês, magnesita e minério de ferro.

Porto de Ilhéus

O Porto de Ilhéus tem a sua história vinculada ao ciclo do Cacau. Ainda no século XIX, a necessidade de tornar mais eficiente o escoamento da produção da região resultou na

construção do ancoradouro na foz do rio Cachoeira. Em 1920, numa parceria entre o município e a iniciativa privada foram realizadas obras que transformaram o antigo ancoradouro no primeiro porto de Ilhéus. Cinquenta e um anos depois, com o assoreamento do Cachoeira, foi inaugurado o novo porto, na Ponta do Malhado, o primeiro em alto mar construído no Brasil. Em 1977, com a criação da Companhia Docas da Bahia, o porto foi incorporado à administração desta empresa.

Nas últimas décadas, com o declínio da cultura cacaueira, o Porto de Ilhéus ganhou um novo perfil, buscando ampliar a sua área de influência, atraindo cargas diversas e de várias regiões da Bahia e de outros estados.

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 2018, a movimentação de cargas no Porto de Ilhéus foi de cerca de 0,2 milhões de toneladas. O recorde de movimentação foi registrado em 2004, com 1,0 milhões de toneladas.

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 PETROBRAS movimenta anualmente cerca de 19 milhões toneladas por ano, 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 Baía de Todos-os-Santos são:

- Dow: exporta produtos químicos de sua fabricação;
- Gerdau Usiba: atende carga própria e de terceiros;
- Ford: atende à Ford e deverá atender também à JAC.

Com relação aos terminais no Litoral Sul da Bahia, tem-se:

- Terminal Aracruz-Fíbria: movimenta cavacos de madeira em Caravelas;
- Terminal Belmonte: embarca celulose da Veracel para exportação pelo Portocel/ES.

2.3.2. Principais Gargalos Portuários

Os portos públicos federais administrados pela CODEBA continuam estagnados exceto o TECON Salvador, privatizado, e com plano de expansão aprovado.

O projeto de construção de um novo píer de graneis líquidos em Aratu não deslancha, apesar de ser urgentemente necessário.

A estação de passageiros em Salvador está sendo muito pouco utilizada pelos navios de cruzeiros, devido ao abandono da escala Salvador pelas empresas armadoras, que consideram os custos portuários praticados no Brasil muito elevados para a operação de navios de passageiros.

A fim de enfrentar a inércia do setor público federal, o estado da Bahia, através da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, tem encorajado a constituição da empresa privada Bahia Terminais, que desenvolveu o projeto de um megaporto no Canal de Cotegipe, frente ao TPC.

Além de terrenos próprios, a Bahia Terminais engloba parte de alguns terrenos que tinham sido cedidos à Dow Química e que estão sendo recuperados pelo Estado por não terem sido usados por esta empresa. Apesar de não estar explicitamente definido, este porto tenciona substituir gradualmente o Porto de Aratu, paralisado até hoje pela inação do Governo Federal, e constituir uma alternativa ao TECON Salvador e ao próprio Porto de Salvador. Existe, também, a pretensão deste terminal em receber navios porta-contêineres com 366 m, tornando-se um hub internacional.

Este panorama deve ser complementado pela transformação parcial do Estaleiro Enseada em porto comercial, já que dispõe de cais ocioso e facilmente adaptável para porto. A restrição atual é do calado limitado, em torno de 10 m, devido ao fundo alto e tubulações que cruzam o canal.

Deve ser mencionado, ainda, que o Terminal da Braskem, em fase adiantada de planejamento, enfrenta um problema ambiental para a sua implantação.

Mais ao sul, o Porto Sul, também de iniciativa do Estado, permanece em processo de captação de investidores (nacionais e estrangeiros), que possam viabilizar tanto a FIOL como o Porto. A BAMIN e um grupo chinês estão estudando o projeto.

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;
- O Porto Sul está sendo gerido essencialmente na Casa Civil do Estado, mas com a participação da 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 os empreendimentos portuários no Canal de Cotegipe.

Em face do exposto, é necessário que um processo institucionalizado de coordenação seja implantado, com o intuito de reduzir os desperdícios de esforços e preservar o patrimônio costeiro do Estado.

2.3.3. Projetos Portuários

Tendo em vista o contexto acima caracterizado, são apresentados, a seguir, os projetos portuários relevantes para o Estado da Bahia, que compreendem, de um lado, Estudos Institucionais e Estudos Portuários, e, de outro lado, projetos de investimentos recomendados para cada porto.

Estudos Institucionais

Os Estudos Institucionais, que deverão ser realizados em nível do Estado, são caracterizados nos itens subsequentes.

Estudo da Implantação de uma Coordenadoria Portuária no Estado da Bahia

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 foco especial em relação à 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 análise deveria definir se um órgão existente poderia ser adaptado, ou deveria ser criada uma nova entidade.

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.

Elaboração do Plano Integrado de Gerenciamento e Zoneamento 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 influência 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.

Estudo e Implantação de um Órgão Gestor do Planejamento e Zoneamento Costeiro

O escopo resumido deste Estudo seria:

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

Os Estudos Institucionais estão resumidos no Quadro 2.16.

Quadro 2.16 - Estudos Institucionais

PROJETOS	PRAZO (MESES)	VALOR (R$ MILHÃO)	PREVISÃO	SITUAÇÃO ATUAL
Estudo da Implantação de uma Coordenadoria Portuária no Estado da Bahia	12	2,0	2019	Planejado
Elaboração do Plano Integrado de Gerenciamento e Zoneamento Costeiro	24	6,0	2020-2021	Planejado
Estudo e Implantação de um Órgão Gestor do Planejamento e Zoneamento Costeiro	36	2,0	2020-2021	Planejado
TOTAL		**10,0**		

Fonte: Consórcio TRANSPLAN-APPE.

Estudos Portuários

Os Estudos Portuários, relacionados em sequência, deverão ser realizados no âmbito da Coordenadoria Portuária. Os referidos estudos estão resumidos no Quadro 2.17.

Estudo da Viabilidade Técnica e Econômica de Recuperação do Terminal da Gerdau

Estimativa do custo do estudo inicial: R$ 1.500.000,00.

Estudo da Viabilidade Técnica e Econômica para a Definição do Potencial de Desenvolvimento do Canal de Acesso ao Rio Paraguaçu, Visando o Desenvolvimento Portuário

Estimativa do custo do estudo inicial, incluindo batimetria, mas sem eventuais testes de laboratório: R$ 2.000.000,00.

Estudo da Viabilidade Técnica e Econômica dos Acessos Terrestres e Ferroviários à Região do Rio Paraguaçu

Estimativa do custo do estudo inicial: R$ 1.500.000,00.

Estudo do Uso do Canal de Cotegipe pela Navegação de Grande Porte, Incluindo a Possibilidade de uma Ligação Saco do Tororó – São Tomé do Paripe

Estimativa do custo dos estudos da primeira etapa: R$ 4.000.000,00.

Quadro 2.17 - Estudos Portuários

PROJETOS	PRAZO (MESES)	VALOR (R$ MILHÃO)	PREVISÃO	SITUAÇÃO ATUAL
Estudo da Viabilidade Técnica e Econômica de Recuperação do Terminal da Gerdau	12	1,5	2020	Planejado
Estudo da Viabilidade Técnica e Econômica para Definição do Potencial de Desenvolvimento do Canal de Acesso ao Rio Paraguaçu	24	2,0	2020-2021	Planejado
Estudo da Viabilidade Técnica e Econômica dos Acessos Terrestres e Ferroviários à Região do Rio Paraguaçu	24	1,5	2020-2021	Planejado
Estudo do Uso do Canal de Cotegipe pela Navegação de Grande Porte, Incluindo a Possibilidade de uma Ligação Saco do Tororó - São Tomé do Paripe	36	4,0	2019-2021	Planejado
TOTAL		**9,0**		

Fonte: Consórcio TRANSPLAN-APPE.

O estudo de viabilidade relativo ao Porto de Ilhéus está descrito na sequência.

Porto de Salvador

Com um layout em grande parte ultrapassado, tendo em vista os métodos modernos de manuseio de cargas, o Porto de Salvador se resume hoje, essencialmente, a um terminal de contêineres, o TECON Salvador, operado pela empresa Wilson Sons (que atualmente tenta repassar a concessão).

Outras poucas cargas completam o quadro: o trigo, operado nas proximidades dos dois silos existentes e uma reduzida quantidade de carga geral, em particular a celulose, no resto do cais. Uma estação de passageiros opera hoje apenas sete dias por ano, sendo usada para outros propósitos não portuários, na maior parte do tempo.

Devido à existência do terminal de contêineres, o Porto de Salvador deverá continuar operando por muitos anos. Como porto urbano, profundamente incrustado na cidade de Salvador, existem poucas perspectivas de crescimento no sentido comercial, principalmente quando se considera que Aratu ainda dispõe de amplas frentes marítimas e de áreas livres, sendo ainda mais próximo das áreas industriais.

Em face do exposto, dois cenários se apresentam em relação ao Porto de Salvador:

- Primeiro cenário: o porto continua como está, expandindo o Tecon conforme acordado com o concessionário. Pequenas obras de melhoria e de manutenção serão necessárias ao longo dos anos;
- Segundo cenário: a Prefeitura de Salvador revitaliza o Centro, inclusive a Cidade Baixa, para finalidades turísticas e solicita a integração de ampla faixa do velho cais. Se a CODEBA responder favoravelmente a esta solicitação (o que poderia lhe proporcionar uma renda adicional), poder-se-ia transferir a movimentação de trigo para o Cais de Ligação. A pequena movimentação de carga geral poderia ser absorvida pela expansão do Tecon, que teria capacidade ociosa durante algum tempo, ou por um cais multiuso construído no Porto de Aratu, ou ainda pelo terminal planejado da Bahia Terminais. Obviamente, quando navios de passageiros atracarem, arranjos especiais seriam aplicados para isolamento das áreas de atracação.

Assim, os projetos indicados para o Porto de Salvador são descritos a seguir e resumidos no Quadro 2.18.

Revitalização Progressiva do Porto Antigo

O estudo visa a estabelecer uma estratégia de integração de parte ou de todo o Cais Comercial para uso urbano, turístico ou de lazer, analogamente ao realizado em Belém, Buenos Aires, Nova York e em outros portos.

Obviamente, o estudo 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 Progressiva do TECON Salvador

Trata-se de obra visando à 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-se o Cais de Ligação em troca do novo cais.

Ampliação do Quebra-Mar Norte

Trata-se da complementação e/ou confirmação dos estudos em curso que visam à definição de um canal de acesso, de uma bacia de evolução e a obtenção de um plano d'água calmo no local de implantação do cais. Os estudos deverão 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 e da bacia de evolução.

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

Desenvolvimento do Projeto Ambiental em conformidade com o PDZ

A estimativa de recursos para a implementação do Projeto Ambiental corresponde a R$ 5.000.000,00.

Quadro 2.18 - Porto de Salvador

PROJETOS	PRAZO (MESES)	VALOR (R$ MILHÃO)	PREVISÃO	SITUAÇÃO ATUAL
Revitalização Progressiva do Porto Antigo	120	*	2021-2030	Planejado
Expansão Progressiva do TECON Salvador	192	400,0	2019-2035	Planejado
Ampliação do Quebra-Mar Norte	36	140,0	2022-2024	Planejado
Desenvolvimento de Projeto Ambiental de acordo com o PDZ	84	5,0	2019-2025	Planejado
TOTAL		**545,0**		

(*) A cargo da Prefeitura Municipal de Salvador.
Fonte: Consórcio TRANSPLAN-APPE.

Porto de Aratu

Estando praticamente estagnado desde a sua inauguração, o Porto de Aratu atualmente se encontra saturado, com elevados tempos de espera para a atracação de navios e com equipamentos e comprimento de berços ultrapassados.

Este desinteresse federal em relação aos investimentos portuários na Bahia tem provocado o desvio de cargas para outros terminais, assim como a implantação de novas instalações privadas, como o TPC, que absorveu toda a movimentação de grãos planejada para o Porto de Aratu.

Os projetos apresentados a seguir estão fundamentados na premissa de ser mais barata e mais eficiente a expansão das atuais instalações do Porto de Aratu. Estes projetos estão resumidos no Quadro 2.19.

Expansão Gradativa do Número de Berços do TGL

O comprimento deveria ser de cerca de 300 m, podendo atingir a profundidade de cerca de 18 m, sendo dragado inicialmente para 15 m, se o canal o permitir na época da construção. 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.

A previsão do custo para a implantação deste projeto é de R$ 120.000.000,00.

Dificilmente o projeto acima estará operando em 2020. Com bastante empenho pode-se considerar 2022 um ano realista para sua operação. Dispor-se-ia então de quatro ou cinco berços incluindo o da Braskem, que já deverá ter superado suas dificuldades ambientais.

O PDZ de Aratu não prevê local de expansão para a operação de graneis líquidos, mas um estudo deveria ser já iniciado, logo após a definição da atuação da CODEBA. Deverá ser realizada uma expansão da área do porto organizado para a construção de mais berços.

Para tanto, foi prevista uma reserva financeira para a implantação dos berços de granéis líquidos adicionais, conforme relacionado a seguir:

- 2025: Mais um berço: R$ 120.000.000,00;
- 2030: Mais um berço: R$ 120.000.000,00;
- 2035: Mais dois berços: R$ 240.000.000,00.

Complementação da Dragagem e Derrocagem

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

A previsão do custo para a implantação do projeto é de R$ 7.000.000,00

Modernização do TGL Atual

A modernização do TGL deverá ocorrer por etapas, em função do quadro geral da demanda de operação de líquidos.

Essencialmente, o TGL deverá atender a dois objetivos: 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 muito a implantação do seu projeto, seria o caso de reformar e ampliar o Píer 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 píer que já está bastante antigo.

A estimativa de custo para a implantação gradual do projeto é de R$ 50.000.000,00.

Modernização e Ampliação do TGS

Este projeto deve obedecer às seguintes especificações:

- O sistema operaria com dois berços;
- Os berços teriam pelo menos 300 m de comprimento (aconselhável 350 m) e profundidade da lâmina d'água de no mínimo 15 m;
- Capacidade nominal de descarga de 1.000 t por hora por berço. Um dos berços seria equipado por um sistema de carregamento com uma capacidade nominal de 1.000 t por hora;
- Se necessário, o píer seria alargado para acomodar até cinco correias transportadoras. Seriam duas correias de importação por berço e uma correia de exportação no berço de exportação;
- Instalação de dois guindastes tipo kanguru por berço ou de dois guindastes com grab descarregando para moegas móveis, com capacidade nominal para cerca de 1.000 t/h;
- Instalação de um carregador com capacidade nominal de 1.000 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;
- A entrega direta para caminhões seria proibida. Na medida da folga econômica verificada nos estudos, as capacidades de carga e descarga poderão ser aumentadas e, se possível, duplicadas.

A estimativa do custo para a implantação gradual do projeto é de R$ 420.000.000,00.

Implantação do Cais Multiuso

Adicionalmente, deverá ser implantado um cais multiuso para cargas gerais e eventualmente contêineres em Aratu, com 350 ou 400 m de comprimento e profundidade de projeto para 18 m, no mínimo. Este cais poderia ser localizado no porto organizado de Aratu. O Terminal seria implantado no prolongamento do atual Píer II, com 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 m² de retaguarda. O equipamento deverá incluir dois guindastes de pórtico ou sobre rodas de 70 t. Um portêiner ou dois seriam aconselháveis, dependendo da demanda que se consolidará.

A estimativa de custo para a implantação da primeira etapa do projeto corresponde a R$ 350.000.000,00.

Implantação de Áreas de Estacionamento e de Triagem para Caminhões

Estas áreas deverão 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 podem-se prever, desde já, áreas para servir os diversos terminais, sendo um estacionamento central de retenção de tráfego e outros menores para servir às diversas operações, especificamente. Prevê-se uma área em torno de 30.000 m² numa primeira etapa atingindo, gradualmente, 100.000 m².

Estimativa de custo para a implantação do projeto: R$ 13.000.000,00.

Recuperação da Conexão Ferroviária

Esta recuperação se tornaria urgente caso se consolide o movimento de exportação de minério da Colomi. Obviamente, isto deveria ocorrer num quadro de revitalização da FCA.

A previsão do custo para a implantação deste projeto é de R$ 15.000.000,00.

Quadro 2.19 - Porto de Aratu

PROJETOS	PRAZO (MESES)	VALOR (R$ MILHÃO)	PREVISÃO	SITUAÇÃO ATUAL
Expansão Gradativa do Número de Berços do TGL	204	600,0	2019-2035	Planejado
Complementação da Dragagem e da Derrocagem	12	7,0	2021	Planejado
Modernização do TGL Atual	24	50,0	2021-2022	Planejado
Modernização e Ampliação do TGS	60	420,0	2020-2024	Planejado
Implantação do Cais Multiuso	36	350,0	2023-2025	Planejado
Implantação de Áreas de Estacionamento e de Triagem para Caminhões	12	13,0	2019	Planejado
Recuperação da Conexão Ferroviária	12	15,0	2026	Planejado
TOTAL		**1.455,0**		

Fonte: Consórcio TRANSPLAN-APPE.

O Porto de Ilhéus

O Porto de Ilhéus deverá ter sua destinação definida no médio prazo. Para tanto, deverão ser consideradas as três possibilidades descritas a seguir.

Na primeira alternativa, o Porto de Ilhéus continuaria desempenhando a função de porto alternativo, cobrindo as necessidades pontuais como hoje, atendendo à movimentação de cacau, de trigo e de outras cargas do seu *hinterland*.

Na possibilidade seguinte, o Porto de Ilhéus seria responsável pela movimentação da carga geral do Porto Sul, sendo aconselhável, neste caso, juntar-se a ele, formando uma unidade portuária única em termos jurídicos e institucionais.

A última opção, que possibilitaria a geração de receita para o Porto de Ilhéus, envolveria a transformação das instalações do porto antigo em instalações para atividades de lazer. Cabe ser destacado que Ilhéus se encontra numa área turística das mais aprazíveis do país.

A definição da função a ser desempenhada pelo Porto de Ilhéus possibilitará à CODEBA e ao Estado da Bahia formular uma estratégia clara em relação à evolução deste porto. Até lá, dever-se-ia manter o porto, como se faz hoje, num estado operacional adequado ao seu potencial.

Seria recomendável, portanto, a realização do estudo mencionado a seguir, que está resumido no Quadro 2.20.

Estudo de Viabilidade do Aproveitamento do Porto Antigo de Ilhéus para Finalidades Turísticas

O custo estimado para a elaboração deste trabalho é de R$ 2.000.000,00.

Quadro 2.20 - Porto de Ilhéus

PROJETO	PRAZO (MESES)	VALOR (R$ MILHÃO)	PREVISÃO	SITUAÇÃO ATUAL
Estudo da Viabilidade do Aproveitamento do Porto Antigo de Ilhéus para Fins Turísticos	12	2,0	2019	Planejado
TOTAL		**2,0**		

Fonte: Consórcio TRANSPLAN-APPE.

Porto Sul

O projeto do Porto Sul é um projeto portuário que complementa, essencialmente, a implantação da 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 BAMIN, mediante a qual, parte das instalações seria 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.

Recentemente, foi assinado entre o Governo do Estado e a BAMIN um termo de unificação dos terminais do Porto e foi acordado a constituição de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), entre o Estado, a BAMIN e outros investidores privados, para a construção, operação e exploração do Porto Sul.

O orçamento do Porto Sul, cujo investimento total previsto em 2013 era de R$ 3.026,3, encontra-se na fase de revisão. Nesta etapa, vem acontecendo, também, a seleção das empresas privadas que participarão com o Estado na constituição da SPE.

Consolidação dos Projetos de Investimentos Portuários

Os projetos de investimentos portuários estão consolidados no Quadro 2.21, a seguir.

Observa-se que o Porto Sul não está incluído nesta lista por ainda estar indefinida a sua atual concepção e as condições de implantação.

Os montantes estimados pelo PDLT para este porto, considerando o projeto que prevalecia em 2013, que previa a instalação do Terminal Privado da BAMIN, conjuntamente com o Porto Público, alcançavam R$ 3.026,3 milhões, para implementação da infraestrutura *offshore*, instalações de acostagem, equipamentos e instalações *offshore*, infraestrutura *onshore* e serviços de engenharia.

Quadro 2.21 - Investimento no Modal Portuário

PROJETOS	PRAZO (MESES)	VALOR (R$ MILHÃO)	PREVISÃO	SITUAÇÃO ATUAL
Porto de Salvador				
Revitalização Progressiva do Porto Antigo	120	*	2021-2030	Planejado
Expansão Progressiva do TECON Salvador	192	400,0	2019-2035	Planejado
Ampliação do Quebra-Mar Norte	36	140,0	2022-2024	Planejado
Desenvolvimento de Projeto Ambiental de acordo com o PDZ	84	5,0	2019-2025	Planejado
Total		**545,0**		
Porto de Aratu				
Expansão Gradativa do Número de Berços do TGL	204	600,0	2019-2035	Planejado
Complementação da Dragagem e da Derrocagem no Porto	12	7,0	2021	Planejado
Modernização do TGL Atual	24	50,0	2021-2022	Planejado
Modernização e Ampliação do TGS	60	420,0	2020-2024	Planejado
Implantação do Cais Multiuso	36	350,0	2023-2025	Planejado
Implantação de Áreas de Estacionamento e de Triagem para Caminhões	12	13,0	2019	Planejado
Recuperação da Conexão Ferroviária	12	15,0	2026	Planejado
Total		**1.455,0**		
TOTAL GERAL		**2.000,0**		

(*) A cargo da Prefeitura Municipal de Salvador.
Fonte: Consórcio TRANSPLAN-APPE.

2.4. Modal Hidroviário

Não estão previstos investimentos no modal hidroviário, uma vez que, conforme constatado no "Diagnóstico de Oferta de Transporte e Logística", este modal não tem se mostrado relevante na logística de transportes do estado da Bahia.

2.5. Modal Aeroviário

2.5.1. Introdução

O sistema aeroviário da Bahia é composto de mais de 80 aeródromos, porém a movimentação de passageiros está concentrada em quatro aeroportos, com capacidade para aeronaves de maior porte e estrutura de terminal de passageiros: Salvador, Porto Seguro, Ilhéus e Vitória da Conquista.

Além destes quatro principais aeroportos, destacam-se alguns equipamentos de menor porte, como os terminais em Barreiras, Feira de Santana, Guanambi, Irecê, Lençóis, Paulo Afonso, Teixeira de Freitas e Valença, bem como o aeroporto do Hotel Transamérica.

O aeroporto de Salvador representou em 2017 cerca 4% do volume total de passageiros movimentados (embarques e desembarques) 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 2017.

No tocante a cargas, em 2017 o aeroporto de Salvador movimentou 45 mil toneladas, apesar de vir apresentando desempenho decrescente, com participação de apenas 3,6% da movimentação de mercadorias transportadas na malha aeroviária nacional.

Por outro lado, destacam-se alguns aeroportos regionais que realizaram transporte de cargas, ainda que não operassem voos regulares: Ilhéus, Porto Seguro, Barreiras, Lençóis, Vitória da Conquista e Paulo Afonso, além de dois aeroportos privados (Hotel Transamérica e Terravista, situados em Porto Seguro).

Com exceção dos aeroportos administrados pela INFRAERO e dos aeroportos com administração concedida, a gestão dos aeródromos é empreendida pela SEINFRA, através de sua Superintendência de Infraestrutura de Transportes/Diretoria de Terminais.

Os aeroportos estaduais concedidos à iniciativa privada tem seus contratos regidos pela AGERBA.

O PIL, lançado em 2012, contemplou, 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 estavam previstos na primeira fase do PIL investimentos no aeroporto de Salvador, bem como em 20 aeroportos estaduais, sendo dois 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 2.22 relaciona os 15 aeroportos prioritários do Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia e os 18 aeroportos estaduais que receberiam 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 da Vitória, Santo Antônio de Jesus. Já o PDAeroBahia aponta três aeroportos que não constam no PIL: Esplanada, Senhor do Bonfim e Valença.

Quadro 2.22 - 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 Lençóis
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 a 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.

Ressalte-se que o novo aeroporto de Vitória da Conquista está na sua fase final de construção. E sua administração deverá ser concedida à iniciativa privada.

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. Plano de Investimentos para o Modal Aeroviário

Os investimentos na infraestrutura aeroviária da Bahia compreendem, assim, a construção de aeroportos em localidades não providas atualmente de transporte aéreo; a construção de novos aeroportos em cidades nas quais a expansão do aeroporto atual não é possível em função de sua localização na área urbana e/ou devido a restrições de natureza ambiental; bem como a ampliação, restauração e melhorias em aeroportos existentes.

De modo geral, as obras em aeroportos existentes consistem na ampliação da pista de pouso, implantação e/ou ampliação de pátios de estacionamento de aeronaves, sinalização e balizamento noturno, implantação de seção de combate a incêndio, aquisição de carro de combate a incêndio, serviço de telecomunicações e indicador de rampa de aproximação, ampliação ou reforma do terminal de passageiros e serviços (TPS).

Nos aeroportos da INFRAERO os projetos de investimento são:

- Aeroporto de Ilhéus: face à impossibilidade de expandir o aeroporto atual, projeta-se a construção de novo aeroporto, para atender às aeronaves do tipo BOEING 767-300, com pista de 3.000 m x 45 m, dispondo de terminal de cargas alfandegado;
- Aeroporto de Paulo Afonso: melhoria do TPS e revitalização da pista de pouso.

A administração do Aeroporto de Ilhéus está concedida à SOCICAM.

Registra-se que o Aeroporto Internacional de Salvador, anteriormente administrado pela INFRAERO, foi concedido à VINCI AIRPORTS em 2017.

Nos aeroportos estaduais os projetos de investimento compreendem:

- Construção de novos aeroportos (3) em Bom Jesus da Lapa, Jacobina, e Jequié;
- Construção de aeroporto (1) em Santo Antônio de Jesus;
- Restauração, ampliação e melhorias nos aeroportos (14) de Barreiras, Cipó, Feira de Santana, Guanambi, Ibotirama, Irecê, Itaberaba, Jequié, Lençóis, Maraú, Porto Seguro, Santa Maria da Vitória, Sento Sé e Teixeira de Freitas.

Registra-se que o novo aeroporto de Vitória da Conquista, está em fase final de construção, devendo ser concedido à administração privada.

Destaca-se, ainda, que os seguintes aeroportos estaduais estão concedidos: Barreiras, à CONTRACTEC; Lençóis, Porto Seguro e Teixeira de Freitas, à SINART; Valença, à MPE; e Feira de Santana, à BRAXTON.

Nestas condições, o Quadro 2.23, a seguir, resume os projetos de investimento no modal aeroviário.

Quadro 2.23 - Investimento no Modal Aeroviário

AEROPORTO	PROJETO	INVESTIMENTO (R$ MILHÃO)
INFRAERO		
Ilhéus	Construção de um novo aeroporto	305,0
Paulo Affonso	Restauração e melhorias	7,2
Estado		
Bom Jesus da Lapa	Construção de um novo aeroporto	36,2
Jacobina	Construção de um novo aeroporto	36,2
Jequié	Construção de um novo aeroporto	36,2
Santo Antônio de Jesus	Construção de aeroporto	27,0
Diversos (14)	Restauração, ampliação e melhorias	180,1
	TOTAL	**627,8**

Fonte: Consórcio TRANSPLAN-APPE.

Considerando as propostas do Governo Federal no PIL e os aeroportos selecionados para receber recursos, segue-se a descrição dos projetos aeroviários importantes para a logística estadual.

Os investimentos, por aeroporto, estão resumidos no Quadro 2.24 ao final.

Barreiras

O Aeródromo de Barreiras foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial socioeconômico desta localidade no contexto estadual e por já operar com transporte aéreo regular, e classificado como regional.

O investimento previsto é de R$ 483 mil entre 2018 e 2023 e R$ 35.997 mil entre 2023 e 2028, correspondendo a:

- Ampliação da pista de pouso e decolagem: R$ 20.307 mil;
- Construção da RESA: R$ 3.244 mil;
- Ampliação do Pátio de Aeronaves: R$ 2.970 mil;
- Ampliação do Terminal de Passageiros: R$ 1.761 mil;
- Construção da Edificação: R$ 36 mil;
- Instalação do Balizamento Noturno: R$ 3.040 mil;
- Construção da Infraestrutura Básica: R$ 3.136 mil;
- Construção das Obras Complementares: R$ 72 mil;
- Construção do Paisagismo/Urbanização: R$ 176 mil;
- Execução de Estudos/Projetos/Fiscalização: R$ 1.737 mil.

Bom Jesus da Lapa

O Aeródromo de Bom Jesus da Lapa foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial socioeconômico desta localidade no contexto estadual e pelo potencial de operação de transporte aéreo regular no horizonte de planejamento, e classificado como regional.

O aeródromo atual possui um sítio totalmente envolto pela malha urbana e não tem condições de ser expandido naquela localidade.

Há necessidade de se desenvolver um novo sítio, com área adequada para o atendimento da demanda de aeronaves do grupo 3, operando na condição IFR não precisão.

O investimento previsto é de R$ 36.155 mil entre 2018 e 2023, correspondendo a:

- Implantação da Pista de Pouso e Decolagem: R$ 20.962 mil;
- Implantação da Pista de Táxi: R$ 1.101 mil;
- Implantação do Pátio de Aeronaves: R$ 2.184 mil;
- Implantação do Terminal de Passageiros: R$ 1.496 mil;
- Implantação do Estacionamento: R$ 160 mil;
- Instalação de Equipamentos: R$ 36 mil;
- Construção de Edificação: R$ 36 mil;
- Instalação do Balizamento Noturno: R$ 2.316 mil;
- Instalação de Equipamentos SESCINC: R$ 1.810 mil;
- Construção de Edificação SESCINC: R$ 181 mil;
- Construção da Infraestrutura Básica: R$ 2.847 mil;
- Construção das Obras Complementares: R$ 1.139 mil;
- Construção do Paisagismo/Urbanização: R$ 166 mil;
- Execução de Estudos/Projetos/Fiscalização: R$ 1.722 mil.

Cipó

O Aeródromo de Cipó foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido à importância socioeconômica do município no contexto estadual e foi classificado como local.

O investimento previsto é de R$ 7.254 mil entre 2018 e 2023, correspondendo a:

- Reforço da Pista de Pouso e Decolagem: R$ 4.901 mil;
- Reforço da Pista de Táxi: R$ 127 mil;
- Reforço do Pátio de Aeronaves: R$ 556 mil;
- Ampliação do Terminal de Passageiros: R$ 302 mil;
- Ampliação do Estacionamento: R$ 70 mil;
- Instalação de Equipamentos: R$ 36 mil;
- Construção de Edificação: R$ 36 mil;

- Construção da Infraestrutura Básica: R$ 603 mil;
- Construção das Obras Complementares: R$ 241 mil;
- Construção do Paisagismo/Urbanização: R$ 37 mil;
- Execução de Estudos/Projetos/Fiscalização: R$ 345 mil.

Feira de Santana

O Aeródromo de Feira de Santana foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial socioeconômico desta localidade no contexto estadual e pelo potencial de operação regular durante o horizonte de planejamento, foi classificado como regional.

O investimento previsto é de R$ 2.200 mil entre 2018 e 2023 e R$ 29.084 mil entre 2023 e 2028, correspondendo a:

- Ampliação da Pista de Pouso e Decolagem: R$ 5.228 mil;
- Construção da RESA: R$ 14.419 mil;
- Ampliação do Pátio de Aeronaves: R$ 5.197 mil;
- Ampliação do Terminal de Passageiros: R$ 1.496 mil;
- Ampliação do Estacionamento: R$ 466 mil;
- Construção de Edificação: R$ 36 mil;
- Instalação do Balizamento Noturno: R$ 4 mil;
- Construção da Infraestrutura Básica: R$ 2.685 mil;
- Construção das Obras Complementares: R$ 68 mil;
- Construção do Paisagismo/Urbanização: R$ 196 mil;
- Execução de Estudos/Projetos/Fiscalização: R$ 1.490 mil.

Guanambi

O Aeródromo de Guanambi foi selecionado para compor o Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial socioeconômico verificado na região e por ter apresentado expectativa de demanda por transporte aéreo regular no horizonte de planejamento, e classificado como regional.

O investimento previsto é de R$ 14.623 mil entre 2018 e 2023, correspondendo a:

- Reforço da Pista de Pouso e Decolagem: R$ 5.729 mil;
- Construção da RESA: R$ 3.244 mil;
- Reforço da Pista de Táxi: R$ 224 mil;
- Reforço do Pátio de Aeronaves: R$ 788 mil;
- Ampliação do Terminal de Passageiros: R$ 743 mil;
- Instalação de Equipamentos: R$ 1.206 mil;
- Construção de Edificação: R$ 36 mil;
- Construção de Edificação SESCINC: R$ 181 mil;
- Construção da Infraestrutura Básica: R$ 1.215 mil;

- Construção das Obras Complementares: R$ 486 mil;
- Construção do Paisagismo/Urbanização: R$ 74 mil;
- Execução de Estudos/Projetos/Fiscalização: R$ 696 mil

Ibotirama

O Aeródromo de Ibotirama foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido à importância socioeconômica do município no contexto estadual, e classificado como local.

O investimento previsto é de R$ 5.707 mil entre 2018 e 2023, correspondendo a:

- Ampliação da Pista de Pouso e Decolagem: R$ 1.834 mil;
- Implantação da Pista de Táxi: R$ 229 mil;
- Implantação do Pátio de Aeronaves: R$ 2.227 mil;
- Ampliação do Terminal de Passageiros: R$ 302 mil;
- Ampliação do Estacionamento: R$ 70 mil;
- Instalação de Equipamentos: R$ 36 mil;
- Construção de Edificação: R$ 36 mil;
- Construção da Infraestrutura Básica: R$ 473 mil;
- Construção das Obras Complementares: R$ 189 mil;
- Construção do Paisagismo/Urbanização: R$ 37 mil;
- Execução de Estudos/Projetos/Fiscalização: R$ 272 mil.

Ilhéus

O Aeroporto de Ilhéus 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, que podem constituir obstáculos para as operações.

Diante do potencial 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 investimento previsto é da ordem de R$ 305 milhões entre 2023 e 2028, para o projeto que 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.

O novo aeroporto da cidade de Ilhéus deverá ser construído no modelo de parceria público-privada (PPP).

Irecê

O Aeródromo de Irecê foi selecionado para compor o Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial socioeconômico verificado na região e por ter apresentado expectativa de demanda por transporte aéreo regular no horizonte de planejamento, e classificado como regional.

O investimento previsto é de R$ 15.180 mil entre 2018 e 2023 e de R$ 10.368 mil entre 2023 e 2028, correspondendo a:

- Ampliação da Pista de Pouso e Decolagem: R$ 7.618 mil;
- Reforço da Pista de Pouso e Decolagem: R$ 4.417 mil;
- Construção da RESA: R$ 3.244 mil;
- Reforço da Pista de Táxi: R$ 168 mil;
- Reforço do Pátio de Aeronaves: R$ 662 mil;
- Ampliação do Terminal de Passageiros: R$ 1.047 mil;
- Construção de Edificação: R$ 36 mil;
- Instalação do Balizamento Noturno: R$ 2.606 mil;
- Construção de Edificação SESCINC: R$ 181 mil;
- Instalação de Equipamentos SESCINC: R$ 1.810 mil;
- Construção da Infraestrutura Básica: R$ 1998 mil;
- Construção das Obras Complementares: R$ 440 mil;
- Construção do Paisagismo/Urbanização: R$ 44 mil;
- Execução de Estudos/Projetos/Fiscalização: R$ 1.217 mil.

Itaberaba

O Aeródromo de Itaberaba foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido à importância socioeconômica do município no contexto estadual, e classificado como local.

O investimento previsto é de R$ 570 mil entre 2018 e 2023, correspondendo a:

- Ampliação do Terminal de Passageiros: R$ 302 mil;
- Ampliação do Estacionamento: R$ 70 mil;
- Construção de Edificação: R$ 36 mil;
- Instalação de Equipamentos: R$ 36 mil;
- Construção da Infraestrutura Básica: R$ 44 mil;
- Construção das Obras Complementares: R$ 18 mil;
- Construção do Paisagismo/Urbanização: R$ 37 mil;
- Execução de Estudos/Projetos/Fiscalização: R$ 27 mil.

Jacobina

A localidade de Jacobina foi incluída no Sistema Estadual de Aeroportos devido à importância socioeconômica do município no contexto estadual. O aeródromo foi classificado como local.

Os estudos indicam um potencial de operação de tráfego aéreo regular de médio porte com aeronaves do grupo 3. O aeródromo atual possui um sítio pequeno, envolto pela malha urbana e sem condições de expansão. Há necessidade, portanto, de implantação de um novo aeroporto em novo sítio.

O investimento previsto é de R$ 36.155 mil entre 2018 e 2023, correspondendo a:

- Implantação da Pista de Pouso e Decolagem: R$ 20.962 mil;
- Implantação da Pista de Táxi: R$ 1.101 mil;
- Implantação do Pátio de Aeronaves: R$ 2.184 mil;
- Implantação do Terminal de Passageiros: R$ 1.496 mil;
- Implantação do Estacionamento: R$ 160 mil;
- Instalação de Equipamentos: R$ 36 mil;
- Construção de Edificação: R$ 36 mil;
- Instalação do Balizamento Noturno: R$ 2.316 mil;
- Instalação de Equipamentos SESCINC: R$ 1.810 mil;
- Construção de Edificação SESCINC: R$ 181 mil;
- Construção da Infraestrutura Básica: R$ 2.847 mil;
- Construção das Obras Complementares: R$ 1.139 mil;
- Construção do Paisagismo/Urbanização: R$ 166 mil;
- Execução de Estudos/Projetos/Fiscalização: R$ 1.722 mil.

Jequié

A localidade de Jequié foi incluída no Sistema Estadual de Aeroportos devido à importância socioeconômica do município no contexto estadual. O aeródromo foi classificado como local. Os estudos indicam um potencial de operação de tráfego aéreo regular de médio porte com aeronaves do grupo 3.

O aeródromo atual possui um sítio pequeno, envolto pela malha urbana e sem condições de expansão. Existe possibilidade de expansão apenas na proximidade da cabeceira 32, permitindo uma ampliação da pista de pouso até 1.400 m. Há necessidade, portanto, de implantação de um novo aeroporto em novo sítio, para comportar a demanda potencial de operações regulares de aeronaves de grupo 3.

No sítio atual só poderá haver operação VFR e de aeronaves de grupo 2.

No sítio atual, o investimento previsto é de R$ 3.043 mil entre 2018 e 2023, correspondendo a:

- Ampliação da Pista de Pouso e Decolagem: R$ 2.470 mil;

- Instalação de Equipamentos: R$ 36 mil;
- Construção de Edificação: R$ 36 mil;
- Construção da Infraestrutura Básica: R$ 254 mil;
- Construção das Obras Complementares: R$ 102 mil;
- Execução de Estudos/Projetos/Fiscalização: R$ 145 mil.

No novo sítio, o investimento previsto é de R$ 36.155 mil entre 2023 e 2028, correspondendo a:

- Implantação da Pista de Pouso e Decolagem: R$ 20.962 mil;
- Implantação da Pista de Táxi: R$ 1.101 mil;
- Implantação do Pátio de Aeronaves: R$ 2.184 mil;
- Implantação do Terminal de Passageiros: R$ 1.496 mil;
- Implantação do Estacionamento: R$ 160 mil;
- Instalação de Equipamentos: R$ 36 mil;
- Construção de Edificação: R$ 36 mil;
- Instalação do Balizamento Noturno: R$ 2.316 mil;
- Instalação de Equipamentos SESCINC: R$ 1.810 mil;
- Construção de Edificação SESCINC: R$ 181 mil;
- Construção da Infraestrutura Básica: R$ 2.847 mil;
- Construção das Obras Complementares: R$ 1.139 mil;
- Construção do Paisagismo/Urbanização: R$ 166 mil;
- Execução de Estudos/Projetos/Fiscalização: R$ 1.722 mil.

Lençóis

O Aeródromo de Lençóis foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial socioeconômico e turístico da localidade no contexto estadual e por possuir potencial para operar com transporte aéreo regular durante o horizonte de planejamento; e classificado como turístico.

O investimento previsto é de R$ 4.143 mil entre 2018 e 2023, correspondendo a:

- Construção da RESA: R$ 3.224 mil;
- Construção de Edificação: R$ 36 mil;
- Construção de Edificação SESCINC: R$ 181 mil;
- Construção da Infraestrutura Básica: R$ 346 mil;
- Construção das Obras Complementares: R$ 138 mil;
- Execução de Estudos/Projetos/Fiscalização: R$ 197 mil.

Maraú

O Aeródromo de Maraú foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial turístico da região, e classificado como turístico.

O investimento previsto é de R$ 17.939 mil entre 2018 e 2023, correspondendo a:

- Ampliação da Pista de Pouso e Decolagem: R$ 12.053 mil;
- Implantação da Pista de Táxi: R$ R$ 229 mil;
- Ampliação do Pátio de Aeronaves: R$ 2.227 mil;
- Ampliação do Terminal de Passageiros: R$ 302 mil;
- Ampliação do Estacionamento: R$ 70 mil;
- Construção de Edificação: R$ 36 mil;
- Instalação de Equipamentos: R$ 36 mil;
- Construção da Infraestrutura Básica: R$ 1.495 mil;
- Construção das Obras Complementares: R$ 598 mil;
- Construção do Paisagismo/Urbanização: R$ 37 mil;
- Execução de Estudos/Projetos/Fiscalização: R$ 854 mil.

Paulo Afonso

O aeroporto de Paulo Afonso, que foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos, tem importância estratégica devido à localização da usina hidrelétrica da Chesf no município.

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.

O investimento previsto é de R$ 7.200 mil entre 2023 e 2028, correspondendo a:

- Melhoria do TPS (Terminal de Passageiros e Serviços) e Revitalização da Pista de Pouso e Decolagem.

Porto Seguro

O aeroporto de Porto Seguro está concedido à SINART, dispondo de instalações 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$ 5.911 mil, entre 2018 e 2023, compreendendo:

- Pista de pouso e decolagem: R$ 905 mil;
- TPS: R$ 302 mil;
- SECINC: R$ 217 mil;
- Carro de combate a incêndio: R$ 2.172 mil;
- Pátio de estacionamento de aeronaves: R$ 277 mil;
- Balizamento noturno: R$ 543 mil;

- EPTA/PAPI (Serviço de telecomunicações e indicador de rampa de aproximação): R$ 1.496 mil.

Santa Maria da Vitória

A localidade de Santa Maria da Vitória foi incluída no Sistema Estadual de Aeroportos devido à importância socioeconômica do município no contexto estadual. O aeródromo foi classificado como local.

O investimento previsto é de R$ 776 mil entre 2018 e 2023, correspondendo a:

- Ampliação do Pátio de Aeronaves: R$ 471 mil;
- Ampliação do Terminal de Passageiros: R$ 97 mil;
- Construção de Edificação: R$ 36 mil;
- Instalação de Equipamentos: R$ 36 mil;
- Construção da Infraestrutura Básica: R$ 64 mil;
- Construção das Obras Complementares: R$ 26 mil;
- Construção do Paisagismo/Urbanização: R$ 10 mil;
- Execução de Estudos/Projetos/Fiscalização: R$ 37 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 se ter 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$ 27 milhões, entre 2023 e 2028, sendo:

- R$ 22 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);
- R$ 5 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

O Aeródromo de Sento Sé foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido à importância socioeconômica do município no contexto estadual, e foi classificado como local.

O investimento previsto é de R$ 17.939 mil entre 2018 e 2023, correspondendo a:

- Pavimentação da Pista de Pouso e Decolagem: R$ 12.053 mil;
- Pavimentação da Pista de Táxi: R$ 229 mil;
- Pavimentação do Pátio de Aeronave: R$ 2.227 mil;
- Construção do Terminal de Passageiros: R$ 302 mil;
- Construção do Estacionamento: R$ 70 mil;
- Construção de Edificação: R$ 36 mil;
- Instalação de Equipamentos: R$ 36 mil;
- Construção da Infraestrutura Básica: R$ 1.495 mil;
- Construção das Obras Complementares: R$ 598 mil;
- Construção do Paisagismo/Urbanização: R$ 37 mil;
- Execução de Estudos/Projetos/Fiscalização: R$ 854 mil.

Teixeira de Freitas

O Aeródromo de Teixeira de Freitas foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial socioeconômico desta localidade no contexto estadual e pelo potencial de operação com transporte aéreo regular durante o horizonte de planejamento, e classificado como regional.

O investimento previsto é de R$ 2.667 mil entre 2018 e 2023 e de R$ 6.204 mil entre 2023 e 2028, correspondendo a:

- Ampliação da Pista de Pouso e Decolagem: R$ 1.834 mil;
- Construção da RESA: R$ 3.244 mil;
- Ampliação do Pátio de Aeronave: R$ 1.772 mil;
- Ampliação do Terminal de Passageiros: R$ 386 mil;
- Construção de Edificação: R$ 36 mil;
- Instalação do Balizamento Noturno: R$ 338 mil;
- Construção da Infraestrutura Básica: R$ 727 mil;
- Construção das Obras Complementares: R$ 88 mil;
- Construção do Paisagismo/Urbanização: R$ 39 mil;

Execução de Estudos/Projetos/Fiscalização: R$ 406 mil

2.5.4. Investimentos no Modal Aeroviário

Nestas condições, o Quadro 2.24, a seguir, resume o plano de investimentos para o modal aeroviário.

Quadro 2.24 - Plano de Investimentos no Modal Aeroviário

AEROPORTO	ADMINISTRAÇÃO	CLASSE	INVESTIMENTO (R$ MILHÃO) 2018/2023	2023/2028	TOTAL
Construção de Aeroporto					
Bom Jesus da Lapa	SEINFRA/SIT	Regional	36,2	-	36,2
Ilhéus	INFRAERO/SOCICAM	Regional	-	305,0	305,0
Jacobina	SEINFRA/SIT	Local	36,2	-	36,2
Jequié	SEINFRA/SIT	Local	-	36,2	36,2
Santo Antônio de Jesus	SEINFRA/SIT	Regional	-	27,0	27,0
Subtotal			**72,3**	**368,2**	**440,5**
Restauração, Ampliação e Melhorias					
Barreiras	CONTRATEC	Regional	0,5	36,0	36,5
Cipó	SEINFRA/SIT	Local	7,3	-	7,3
Feira de Santana	BRAXTON	Regional	2,2	29,1	31,3
Guanambi	SEINFRA/SIT	Regional	14,6	-	14,6
Ibotirama	SEINFRA/SIT	Local	5,7	-	5,7
Irecê	SEINFRA/SIT	Regional	15,2	10,4	25,5
Itaberaba	SEINFRA/SIT	Local	0,6	-	0,6
Jequié (sitio atual)	SEINFRA/SIT	Local	3,0	-	3,0
Lençóis	SINART	Turístico	4,1	-	4,1
Maraú	SEINFRA/SIT	Turístico	17,9	-	17,9
Paulo Afonso	INFRAERO	Turístico	7,2	-	7,2
Porto Seguro	SINART	Regional	5,9	-	5,9
Santa Maria da Vitória	SEINFRA/SIT	Local	0,8	-	0,8
Sento Sé	SEINFRA/SIT	Local	17,9	-	17,9
Teixeira de Freitas	SINART	Regional	2,7	6,2	8,9
Subtotal			**105,6**	**81,7**	**187,3**
TOTAL GERAL			**177,9**	**449,9**	**627,8**

Fonte: Consórcio TRANSPLAN-APPE.

2.6. Modal Dutoviário

2.6.1. Introdução

Dutovias

Dutovias são instalações constituídas por tubulações estanques destinadas ao transporte de produtos líquidos (oleodutos), produtos gasosos (gasodutos) ou polpa de minerais (minerodutos).

Os dutos podem ser terrestres (enterrados a profundidades que variam de 0,80 a 2,0 m), submarinos (apoiados no leito do mar) ou aéreos (suportados por estruturas próprias).
Os oleodutos podem ser classificados em:

- Oleodutos de petróleo, entre áreas de produção e refinarias ou terminais marítimos ou terrestres;
- Oleodutos de escuros, que transportam derivados pesados, geralmente óleo combustível;

- Oleodutos de claros, que transportam derivados leves e biocombustíveis, geralmente óleo diesel, gasolina ou álcool.

Os gasodutos transportam gás natural dos campos de produção até os centros consumidores, podendo ser classificados em:

- Gasodutos de transporte, desenvolvendo-se da área de produção até os pontos de entrega (*city gates*) às companhias distribuidoras;
- Gasodutos de distribuição, a partir dos *city gates* até os consumidores finais.

Os minerodutos destinam-se ao transporte de minerais, que são reduzidos à polpa na origem (com 30% de água) e bombeados até uma estação de desaguamento no destino. Se necessário são construídas estações de bombeamento intermediárias. Os dutos são de aço carbono, enterrados a uma profundidade da ordem de 1 m.

Dutovias no Estado da Bahia

Os principais oleodutos que atendem o estado da Bahia são o ORSUB (Oleoduto Recôncavo Sul da Bahia) e o ORPENE (Oleoduto RLAM-COPENE).

Os gasodutos que suprem o estado são o GASENE (Gasoduto de Integração Sudeste-Nordeste) e o GASEB (Gasoduto Sergipe-Bahia).

A distribuição do gás natural no estado da Bahia é feita pela 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).

Atualmente não existem minerodutos no estado da Bahia.

2.6.2. Principais Gargalos Dutoviários

As projeções de movimentação e utilização dos oleodutos ORSUB e ORPENE, conforme apresentado no Relatório 3 - Diagnóstico de Oferta de Transporte e Logística, não indicam a necessidade de investimentos em ampliação, exceto um possível gargalo no ORSUB, entre Madre de Deus e Ipiaú. Recomenda-se o aprofundamento do estudo da movimentação no ORSUB para a identificação de alternativas de solução.

As análises realizadas também não detectaram gargalos significativos no suprimento de gás natural ao estado da Bahia.

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.

2.6.3. Projetos Dutoviários

Gasodutos da BAHIAGÁS

Segundo o Plano Plurianual de Investimento 2018-2022 da BAHIAGÁS, o investimento total é da ordem de R$ 679 milhões, a serem aplicados na implantação de 575 km de gasodutos.

Os principais projetos são:

- Implantação do Projeto Sudoeste: um gasoduto com 306 km de extensão, interligando os municípios de Itagibá e Brumado, com impacto em 15 municípios da região. O investimento total é estimado em R$ 505 milhões.
- Construção do Duto de Distribuição Alvopetro, com investimento de R$ 24,0 milhões. O projeto prevê a construção de 20 km de rede, capazes de movimentar até 500 mil m^3/dia.
- Expansão da rede de distribuição em cerca de 249 km, com investimento total de R$ 150 milhões no período. Em 2018 a proposta orçamentária prevê a construção de 30 km de rede para atender 6.000 novos clientes, com investimento da ordem de R$ 73 milhões.

Dutos de Químicos

No tocante aos dutos de químicos, que proporcionam a conexão entre o Polo de Camaçari, Porto de Aratu-Candeias, Refinaria Landulpho Alves (RLAM) e Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados da Bahia (FAFEN - BA), recomenda-se o aprofundamento do estudo para determinação da demanda por novos dutos entre as empresas estabelecidas no Polo de Camaçari; o dimensionamento para ampliação da faixa de servidão da atual dutovia entre Camaçari e o Porto de Aratu - Candeias; e a integração com as instalações de armazenagem no Porto.

Minerodutos

No tocante a minerodutos, devido aos riscos ambientais, não há projetos previstos no estado da Bahia.

Registra-se que o Projeto Vale do Rio Pardo, da Sul Americana de Metais (SAM), que contemplava a construção de um mineroduto de 382 km de extensão do norte de Minas Gerais até o Porto Sul, em Ilhéus, foi avaliado diversas vezes pelo IBAMA, que o reprovou em 2016 por inviabilidade ambiental.

Nestas condições, os principais projetos dutoviários são relacionados no Quadro 2.25, a seguir.

Quadro 2.25 - Investimento no Modal Dutoviário

	PROJETO	EXTENSÃO (km)	INVESTIMENTO (R$ MILHÃO)
BAHIAGÁS	Implantação do Projeto Sudoeste, interligando Itagibá e Brumado, com impacto em 15 municípios da região.	306,0	505,0
BAHIAGÁS	Duto de Distribuição Alvopetro, para atender o contrato de distribuição com a Alvopetro.	20,0	24,0
BAHIAGÁS	Expansão da Rede de Distribuição da BAHIAGÁS.	249,0	150,0
	TOTAL	**575,0**	**679,0**

Fonte: BAHIAGÁS.

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 atualização do PDLT-BA identificaram a necessidade de alguns estudos gerais e institucionais.

Estes estudos estão consolidados no Quadro 2.26 a seguir.

Os orçamentos estimados totalizam R$ 63,8 milhões, sendo R$ 42,8 milhões para estudos ferroviários e R$ 21,0 milhões para estudos portuários.

Quadro 2.26 - Consolidação dos Estudos Gerais e Institucionais

TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	MODAL	DESCRIÇÃO	PRIORIDADE	PRAZO (MESES)	VALOR (R$ MILHÃO)
Bahia	Ferroviário	Elaboração de EVTEA da alteração do traçado da FIOL, de Campinorte/GO a Correntina/BA	CP	7	8,1
Bahia	Ferroviário	Definição sobre a futura situação da Malha Ferroviária da Bahia	CP	6	11,5
Bahia	Ferroviário	Definição de melhorias na malha de 1,00 m da FCA	CP	12	13,8
Bahia	Ferroviário	Elaboração de EVTEA do Corredor Parnamirim-Petrolina/ Juazeiro-Salvador (Porto de Aratu)	CP	12	6,9
Bahia	Ferroviário	Adequação do Plano de Vias da FIOL no segmento de 291 km comum com a nova ferrovia Belo Horizonte-Salvador	CP	6	1,2
Bahia	Ferroviário	Levantamento de empresas interessadas em construir terminais e operar trens na nova malha de 1,60 m	CP	6	0,7
Bahia	Ferroviário	Elaboração do Plano de Implantação das Propostas de Investimento Ferroviário na Bahia	CP	3	0,6
Bahia	Portuário	Estudo da Implantação de uma Coordenadoria Portuária no Estado da Bahia	CP	12	2,0
Bahia	Portuário	Elaboração do Plano Integrado de Gerenciamento e Zoneamento Costeiro	CP	24	6,0
Bahia	Portuário	Estudo e Implantação de um Órgão Gestor do Planejamento e Zoneamento Costeiro	CP	36	2,0
26	Portuário	Estudo da Viabilidade Técnica e Econômica de Recuperação do Terminal da Gerdau	CP	12	1,5
26	Portuário	Estudo da Viabilidade Técnica e Econômica para Definição do Potencial de Desenvolvimento do Canal de Acesso ao Rio Paraguaçu	CP	24	2,0
26	Portuário	Estudo da Viabilidade Técnica e Econômica dos Acessos Terrestres e Ferroviários à Região do Rio Paraguaçu	CP	24	1,5
26	Portuário	Estudo do Uso do Canal de Cotegipe pela Navegação de Grande Porte, Incluindo a Possibilidade de uma Ligação Saco do Tororó - São Tomé do Paripe	CP	24	4,0
5	Portuário	Porto de Ilhéus - Estudo da Viabilidade do Aproveitamento do Porto Antigo de Ilhéus para Fins Turísticos	CP	12	2,0
		TOTAL			**63,8**

Fonte: Consórcio TRANSPLAN-APPE.

2.7.2. Consolidação dos Projetos por Modal

Os Quadros 1A a 8A, do Anexo, ao final, apresentam a consolidação dos projetos de investimento por modal.

Os orçamentos globais estimados totalizam R$ 60.121,4 milhões, sendo:

- Rodovias: R$ 12.187,8 milhões;
- Ferrovias: R$ 44.626,8 milhões;
- Portos: R$ 2.000,0 milhões;
- Aerovias: R$ 627,8 milhões;
- Dutovias: R$ 679,0 milhões.

Rodovias

Os projetos rodoviários envolvem 4.540,4 km de rodovias, com um investimento total de R$ 12.187,8 milhões no período 2020-2035, assim distribuídos:

- R$ 2.073,1 milhões para a construção (implantação e pavimentação) de 611,9 km de novas rodovias;
- R$ 8.962,5 milhões para a pavimentação de 3.752,1 km de rodovias;
- R$ 1.107,2 milhões para a duplicação de 151,9 km de rodovias;
- R$ 45,0 milhões para aumento de capacidade de rodovias pavimentadas, compreendendo a construção de faixa adicional em 24,5 km de rodovias.

Ferrovias

Verifica-se que os projetos ferroviários envolvem 6.783,8 km de linhas, com um investimento total de R$ 44.626,8 milhões, assim distribuídos:

- R$ 2.504,4 milhões para a recuperação da FCA, inclusive a construção de variantes e acessos, com investimentos distribuídos ao longo de 2.172,2 km de linhas.
- R$ 9.726,8 milhões para a construção da FIOL, considerada no seu traçado básico de 1.527,0 km;
- R$ 32.395,5 milhões para as novas ferrovias do PIL, com extensão estimada em 3.084,6 km.

Portos

Os projetos portuários envolvem um investimento total de R$ 2.000,0 milhões, assim distribuídos:

- R$ 545,0 milhões para ampliação e melhorias no Porto de Salvador;
- R$ 1.455,0 milhões para ampliação e melhorias no Porto de Aratu.

Observa-se que o investimento total não inclui o investimento no Porto Sul, estimado em R$ 3.026,3 milhões em 2013, visto que a concepção deste projeto está sendo revista.

Aerovias

No modal aeroviário, os projetos de investimento compreendem a construção de novos aeroportos e a restauração de aeroportos existentes, totalizando R$ 627,8 milhões, assim distribuídos:

- R$ 440,5 milhões para a construção de 5 novos aeroportos;
- R$ 187,3 milhões para a restauração, ampliação e melhorias de 15 aeroportos existentes.

Dutovias

Os projetos em dutovias compreendem a expansão da rede de gasodutos da BAHIAGÁS, com investimento de R$ 679,0 milhões em 575,0 km de gasodutos, assim distribuídos:

- R$ 505,0 milhões para o Projeto Sudoeste, interligando Itagibá e Brumado, com a implantação de 306,0 km de gasodutos;
- R$ 24,0 milhões para a construção do duto de distribuição Alvopetro, com 20,0 km;
- R$ 150,0 milhões na expansão da rede de distribuição em 249,0 km.

3. DIAGNÓSTICO DO MODELO ATUAL DE GESTÃO

3.1. Introdução

A análise desenvolvida pretende avaliar de forma resumida a estrutura de gestão atualmente existente voltada para o planejamento, implantação e monitoramento de projetos de transporte no Estado da Bahia.

As competências e o protagonismo dos diferentes órgãos que integram a SEINFRA são aqui analisados e avaliados, com apreciação de suas estruturas funcionais e técnicas que interferem diretamente nos seus desempenhos para a execução da carteira de projetos indicados no PDLT.

As avaliações aqui efetuadas, que serão apreciadas e discutidas com a equipe de coordenação e acompanhamento da SUPLOG, nortearão a proposição de ajustes no modelo de gestão para a implantação do PDLT.

Inicialmente, serão apresentadas as atuais competências, responsabilidades e atividades dos órgãos que integram a SEINFRA, com base nas modificações ocorridas na estrutura da Secretaria conforme a legislação a seguir:

- Lei nº 13.204, de 11 de dezembro de 2014: cria a SIT, extingue o Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia (DERBA) e dá nova denominação para a SUPLOG;
- Decreto nº 16.448, de 27 de novembro de 2015: aprova o atual Regimento da SEINFRA;
- Decreto nº 16.456, de 09 de dezembro de 2015: aprova atual Regimento Interno da SIT;
- Decreto nº 18.236, de 20 de fevereiro de 2018: altera o Regimento da SEINFRA, aprovado pelo Decreto nº 16.448/2015.

Além da legislação citada, serão também consideradas as leis de criação da SEINFRA e da AGERBA, com a regulamentação pertinente.

Após a caracterização das estruturas e competências, foi feito o diagnóstico da atual estrutura da gestão para a infraestrutura de transportes e logística do Estado da Bahia, enfocando a SIT, a AGERBA, e, em particular, a SUPLOG, esta última enfocando seu papel na formulação da política de desenvolvimento do setor e no assessoramento da SEINFRA.

A análise efetuada foi elaborada com base em entrevistas realizadas nos dias 22 a 24 de maio de 2019 com a direção da SUPLOG, da SIT e da AGERBA, e ainda em documentos fornecidos pela SUPLOG, citados ao longo do texto.

3.2. Competências, Responsabilidades e Atividades dos Órgãos de Gestão

3.2.1. Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia (SEINFRA)

A SEINFRA foi criada pela Lei nº 7.435, de 30 de dezembro de 1998, e alterada pelas Leis nº 8.538, de 20 de dezembro de 2002, que retirou das suas competências a gestão dos recursos hídricos e saneamento básico, e nº 13.204, de 11 de dezembro de 2014, que extinguiu o DERBA, criou a SIT, órgão em Regime Especial de Administração Direta, e alterou a denominação da Superintendência de Transportes (SUPET) para Superintendência de Planejamento em Logística de Transporte e Intermodalismo.

Com as alterações, a SEINFRA, na área de transportes, tem na sua estrutura as seguintes entidades:

- Superintendência de Planejamento em Logística de Transporte e Intermodalismo (SUPLOG), órgão da administração direta da Secretaria;
- Superintendência de Infraestrutura de Transportes da Bahia (SIT), órgão que integra a SEINFRA em regime especial de administração direta;
- Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (AGERBA), autarquia sob regime especial vinculada à Secretaria por administração indireta.

O regimento interno da SEINFRA foi aprovado pelo Decreto nº 16.448, de 27 de novembro de 2015, alterado pelo Decreto nº 18.236, de 20 de fevereiro de 2018.

O art. 1º, do Decreto nº 18.236/2018, estabeleceu como finalidade da SEINFRA:

> Formular e executar as políticas relativas à energia, transportes e comunicações, assim como regular, controlar e fiscalizar a qualidade dos serviços públicos concedidos, permitidos e autorizados.

Suas competências, em conformidade com o que estabelece o seu Regimento Interno, são:

I - assistir o Governador na formulação, implementação e avaliação das políticas de 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 a 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 à 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, portuária e hidroviária;
IX - exercer outras atividades correlatas.

A SEINFRA é a estrutura política principal do setor dos transportes no estado da Bahia. À Secretaria 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, também desempenha um papel central no planejamento e na formulação das políticas para o setor dos transportes.

Resumidamente, a partir do estabelecido no Regimento Interno, as principais competências da SEINFRA 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.

Essas competências, como já mencionado, são exercidas diretamente pela estrutura direta da SEINFRA, através da SUPLOG e da SIT, ou, indiretamente, através da AGERBA.

O organograma completo da SEINFRA pode ser visto, a seguir, na Ilustração 3.1.

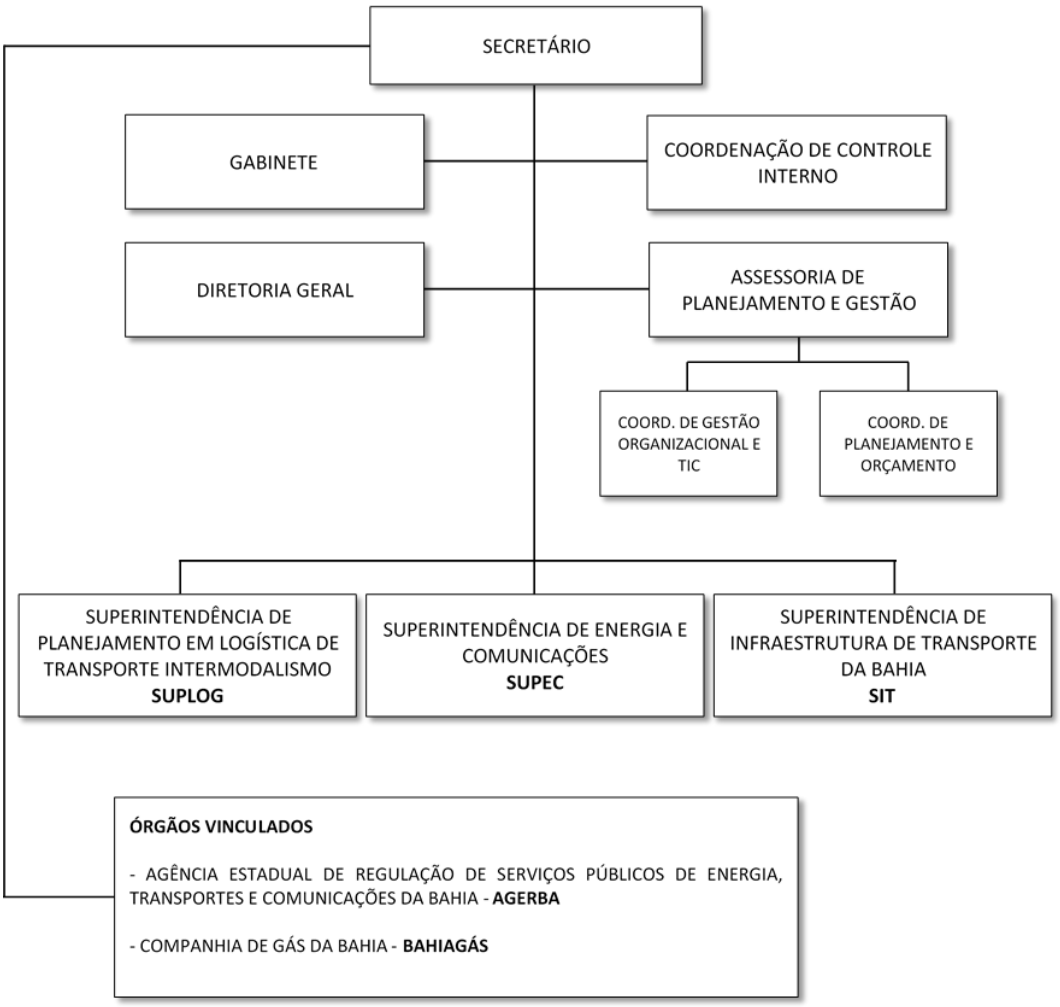


Ilustração 3.1 - Organograma da SEINFRA

3.2.2. Superintendência de Planejamento em Logística de Transporte e Intermodalismo (SUPLOG)

A SUPLOG foi criada pelo Decreto nº 16.448, de 27 de novembro de 2015, em substituição à antiga Superintendência de Transportes (SUPET).

A SUPLOG 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.

Inicialmente contando em sua estrutura com duas diretorias, com a edição do Decreto nº 18.236, de 20 de fevereiro de 2018, a SUPLOG ganhou uma terceira diretoria, ficando então com a seguinte estrutura:

I - Diretoria de Logística e Transportes;
II - Diretoria de Intermodalismo;
III - Diretoria de Informação e Logística Portuária[1].

[1]Criada pelo Decreto nº 18.236, de 20 de fevereiro de 2018, com a introdução do item 3 na nova redação dada ao art. 3º, inciso I, alínea e.

As competências da SUPLOG são exercidas por meio dessas três diretorias, com a seguinte distribuição:

I - Diretoria de Logística e Transportes:

a) 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;
b) 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;
c) 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;
d) efetuar gestões junto aos setores públicos e privados, objetivando a implantação de Terminais de Concentração e Distribuição de Cargas no Estado;
e) propor políticas públicas de estímulo à instalação e à 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 do Governo Federal;
f) prestar apoio técnico e administrativo ao Comitê Estadual de Logística de Transportes do Estado da Bahia;
g) 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;
h) efetuar o acompanhamento e avaliação dos planos, programas, projetos e logística de transportes executados no Estado;

II - Diretoria de Intermodalismo:

a) coordenar a elaboração do Programa Estadual de Logística de Transportes e manter sua periódica atualização;
b) 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;
c) implementar e manter atualizado um sistema de informações sobre a infraestrutura de transportes do Estado, envolvendo cada um dos modais;
d) desenvolver estudos de intermodalidade de forma integrada com o Programa Diretor 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 de transportes do Estado, compatibilizando com os programas de proteção ambiental, estadual e federal;
e) 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 dos centros de distribuição de cargas do Estado;
f) promover e estimular ações voltadas para viabilizar a integração intermodal de transportes no Estado;
g) elaborar estudos e identificar oportunidades de investimento, bem como fontes de financiamento para a implantação de terminais multimodais de cargas e passageiros;

h) promover estudos de viabilidade econômica para a construção, manutenção e conservação de rodovias, aeroportos e terminais rodoviários e hidroviários;
i) promover a elaboração e revisão periódica dos planos aeroviário, hidroviário e rodoviário estaduais;

III – Diretoria de Informação e Logística Portuária - DILOP:

a) assessorar a formulação, coordenação e supervisão de políticas estaduais e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários marítimos;
b) promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento dos portos e terminais portuários marítimos;
c) analisar e propor medidas para a modernização e dinamização da gestão dos portos estaduais;
d) promover estudos e pesquisas para o desenvolvimento de atividade portuária no Estado;
e) desenvolver e manter sistemas de gerenciamento de informações portuárias, visando a subsidiar a tomada de decisão pública, o acompanhamento e a avaliação das ações e projetos desenvolvidos.

Resumidamente as principais atribuições específicas da SUPLOG são:

- coordenar a elaboração do Programa Estadual de Logística de Transportes e manter sua periódica atualização;
- elaborar, coordenar e avaliar planos, programas e projetos de logística de transportes e de integração modal, atendendo às demandas e eliminando os obstáculos para os setores produtivos e de serviços;
- identificar oportunidades e fontes de financiamento, visando a atingir a execução de planos, programas e projetos de logística e de integração dos modos de transporte;
- implementar e manter atualizado um sistema de informações sobre a infraestrutura de transportes do Estado, envolvendo cada um dos modais;
- promover estudos de viabilidade econômica para a construção, manutenção e conservação de rodovias, aeroportos e terminais rodoviários e hidroviários;
- efetuar estudos para a implantação de novas instalações e terminais portuários, bem como de Terminais de Concentração e Distribuição de Cargas;
- propor políticas públicas para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários marítimos, bem como para a instalação e a manutenção de terminais de cargas e passageiros e de infraestrutura de transportes;
- manter articulação permanente com o meio acadêmico e instituições públicas e privadas de pesquisa, visando à elaboração e divulgação de trabalhos técnicos e científicos relativos à logística de transportes.

O organograma da SUPLOG é apresentado na Ilustração 3.2.

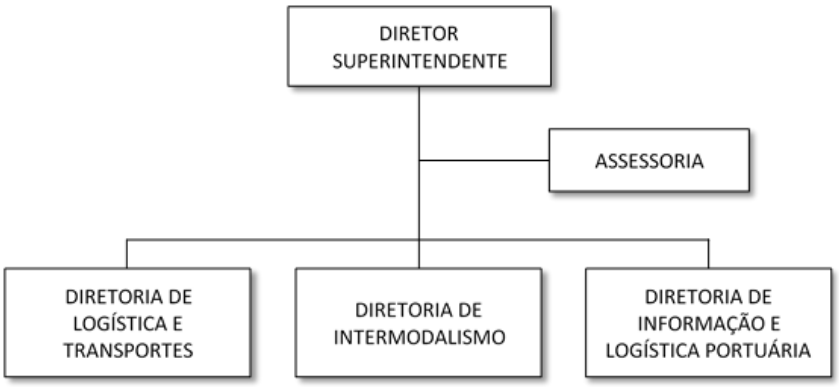


Ilustração 3.2 - Organograma da SUPLOG

Observa-se que a SUPLOG, 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 regimento da SEINFRA aloca à SUPLOG competências específicas de realização do programa estadual de logística e de programas e projetos de desenvolvimento e de integração da logística de transportes no Estado, inclusive de viabilidade econômica, realizando e coordenando a sua elaboração e executando o seu acompanhamento e avaliação.

Ao se analisar as atividades relacionadas à SUPLOG é importante mencionar a Unidade de Coordenação do Programa de Financiamento Externo (UCP), criada junto ao Gabinete da Secretaria de Infraestrutura, com a finalidade de coordenar, monitorar e controlar a execução dos Programas de Investimentos em Infraestrutura, financiados por instituições internacionais, em particular o Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias – 2ª Etapa – PREMAR 2[2].

A UCP, embora constituída no âmbito da SEINFRA, na prática funciona na SUPLOG, já que é coordenada pela Superintendente da SUPLOG e integrada por técnicos da Superintendência.

A UCP tem subordinada à sua atuação o Núcleo de Qualidade das 0bras (NQO), que apoia as unidades da SIT para a assegurar a qualidade dos projetos e obras de engenharia relativas ao PREMAR 2[3].

Ainda com relação ao PREMAR 2, deve-se mencionar a UNIDADE TÉCNICA DO PROGRAMA – UTP[4], vinculada à estrutura da SIT, mas que apoia a UCP nas suas atividades de coordenação do Programa.

[2] Portaria SEINFRA nº 052, de 02 de março de 2015.
[3] Portaria SEINFRA nº 069, de 09 de maio de 2016.
[4] Portaria SEINFRA nº 068, de 09 de maio de 2016

3.2.3. Superintendência de Infraestrutura de Transportes da Bahia (SIT)

A SIT foi criada pela Lei nº 13.204, de 11 de dezembro de 2014, constituindo-se em um órgão em Regime Especial de Administração Direta e integrante da estrutura da SEINFRA. A Superintendência assumiu parte das competências do antigo DERBA, extinto pela mesma Lei.

A SIT tem como finalidade:

> Executar 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.

À SIT compete[5]:

I - elaborar estudos e projetos relativos à subfunção transporte;
II - executar o Plano Diretor de Logística e Transportes do Estado e obras correlatas, mediante programas anuais de trabalho;
III - executar o Plano Aeroviário do Estado e obras correlatas, mediante programas anuais de trabalho;
IV - construir, manter e conservar as estradas estaduais, federais delegadas, bem como acessos;
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.

Na estrutura organizacional básica da SIT, as competências para construção e manutenção da infraestrutura de transportes, para a elaboração e execução de estudos e projetos e para a operação do Sistema de Infraestrutura de Transportes estadual são pertinentes aos seguintes organismos internos:

I - Diretoria de Terminais - DTE, que tem por finalidade promover a manutenção e conservação dos terminais rodoviários, hidroviários e aeroviários, bem como a administração dos terminais não delegados do Estado da Bahia;
II - Diretoria de Construção e Manutenção - DCM, que tem por finalidade a construção, manutenção e conservação da infraestrutura de transportes;
III - Diretoria de Projetos e Programas Especiais, que tem por finalidade promover estudos, realizar pesquisas, projetos e atividades de planejamento, programação, orçamento e acompanhamento de obras e serviços de engenharia, sob a responsabilidade do órgão, bem como o acompanhamento e a avaliação do seu impacto ambiental;
IV - Diretoria de Operação e Tráfego, que tem por finalidade programar, coordenar e supervisionar as operações de Sistema de Infraestrutura de Transportes do Estado e exercer a gestão de informações.

As competências dessas diretorias diretamente relacionadas com a implantação do PDLT são sintetizadas a seguir:

[5]Em conformidade com os Decretos nº 16.456/2015 e nº 16.455/2015.

I - Diretoria de Terminais – DTE

- Coordenação de Terminais Hidroviários e Rodoviários:
  a) exercer o controle técnico dos trabalhos de construção, ampliação, restauração e melhoramentos de terminais hidroviários e rodoviários, em articulação com a Diretoria de Construção e Manutenção e a Coordenação de Edificações e de Pontes;
  b) fornecer os dados para elaboração e atualização das Especificações Técnicas e do Referencial de Preços de obras e serviços de construção de terminais hidroviários e rodoviários;
  c) subsidiar os órgãos competentes com informações de sua área de trabalho para elaboração de planos, programas ou projetos que visem ao desenvolvimento da infraestrutura de transporte hidroviário e rodoviário no Estado da Bahia;
  d) manter o acervo dos terminais hidroviários e rodoviários atualizado, bem como monitorar as informações técnicas;
  e) gerenciar os contratos de obras e serviços de manutenção, desde seu cadastramento até a sua medição.
- Coordenação de Terminais Aeroviários:
  a) exercer o controle técnico dos trabalhos de construção, ampliação, restauração e melhoramentos de terminais aeroviários, em articulação com a Diretoria de Construção e Manutenção e a Coordenação de Edificações e de Pontes;
  b) fornecer os dados para elaboração e atualização das Especificações Técnicas e do Referencial de Preços de obras e serviços de construção de terminais aeroviários;
  c) manter o acervo da malha aeroviária atualizada, bem como monitorar as informações técnicas operacionais;
  d) subsidiar os órgãos competentes com informações de sua área de trabalho para elaboração de planos, programas ou projetos que visem ao desenvolvimento da infraestrutura de transporte aeroviário no Estado da Bahia;
  e) adequar e manter os aeroportos conforme determinação da autoridade aeroportuária;
  f) gerenciar os contratos de obras e serviços de manutenção, desde seu cadastramento até a sua medição.

II - Diretoria de Construção e Manutenção – DCM

- Coordenação de Manutenção:
  a) programar, controlar e fiscalizar os serviços de manutenção de obras das rodovias, inclusive os serviços de sinalização horizontal e vertical, de acordo com as especificações técnicas e normas pertinentes;
  b) fornecer os dados para elaboração e atualização das Especificações Técnicas e do Referencial de Preços de obras e serviços de manutenção de sua competência;
  c) fornecer à Coordenação de Planejamento e Orçamento da Diretoria de Projetos e Programas Especiais informações e dados necessários à manutenção adequada do Sistema de Gerenciamento de Pavimentos;
  d) gerenciar os contratos de obras e serviços de manutenção, desde seu cadastramento até a sua medição;
- Coordenação de Construção Rodoviária:
  a) programar, controlar e fiscalizar os serviços de construção e restauração das rodovias;

b) fornecer os dados para elaboração e atualização das Especificações Técnicas e do Referencial de Preços de obras e serviços de construção das rodovias;
c) zelar pela fiel observância das especificações de serviços de proteção ambiental, de segurança viária e das normas de segurança operacional de obras;
d) gerenciar os contratos de obras e serviços de construção e restauração de rodovias;

- Coordenação de Edificações e de Pontes:
  a) programar, controlar e fiscalizar os serviços de construção das obras d'arte especiais;
  b) programar, controlar e fiscalizar os serviços de construção dos aeródromos e terminais rodoviários e hidroviários, em articulação com a DTE;
  c) fornecer os dados para elaboração e atualização das Especificações Técnicas e do Referencial de Preços de obras e serviços de construção das edificações e das obras d'arte especiais;
  d) acompanhar todas as etapas das obras, de acordo com o plano de monitoramento, de maneira a aferir o atendimento aos condicionantes estabelecidos pelos órgãos ambientais, juntamente com a Coordenação de Meio Ambiente;
  e) gerenciar os contratos de obras e serviços de construção, obras d'arte especiais e dos aeródromos e terminais rodoviários e hidroviários em articulação com a DTE, quando couber;
- Coordenação de Estradas Vicinais:
  a) programar, controlar e fiscalizar os serviços de obras e manutenção em estradas vicinais;
  b) fornecer os dados para elaboração e atualização das Especificações Técnicas e do Referencial de Preços de obras e serviços de manutenção, de sua competência;
  c) gerenciar os contratos de obras e serviços de manutenção, desde seu cadastramento até a sua medição.

III - Diretoria de Projetos e Programas Especiais

- Coordenação de Planejamento e Orçamento:
  a) acompanhar e avaliar os orçamentos dos projetos de obras e serviços de engenharia elaborados pela SIT;
  b) manter atualizado o Referencial de Preços de obras e serviços de engenharia;
  c) analisar as propostas de preços dos processos licitatórios relativos a obras e serviços de engenharia;
  d) promover estudos e pesquisas, bem como coletar e analisar as informações necessárias ao planejamento do sistema de custos da infraestrutura de transportes;
  e) produzir e manter dados e informações em uma base cartográfica, integrando os modais rodoviário, hidroviário e aeroviário à base georreferenciada, com o propósito de possibilitar o acesso para consulta e visualização geográficas, com a utilização de novas tecnologias;
  f) monitorar dados de campo, incluindo tráfego, estrutura, deflexão, irregularidades e defeitos dos pavimentos, estruturados por segmentos homogêneos, contribuindo com a gestão da infraestrutura de transporte do Estado da Bahia;
  g) manter atualizado o inventário de informações de infraestrutura de transportes com o levantamento de segmentos críticos, interseções e acessos, obras d'arte especiais, terminais, sinalizações verticais e horizontais;
- Coordenação de Meio Ambiente:
  a) elaborar projetos e desenvolver novas tecnologias e ações para garantir proteção ambiental;

b) subsidiar a elaboração dos projetos de obras e serviços de engenharia, quanto aos requerimentos de proteção ambiental, de acordo com as especificações e legislações pertinentes;
c) monitorar os impactos ambientais, culturais e naturais, na execução dos projetos de construção, manutenção e conservação;
d) orientar e coordenar a realização das ações para o Licenciamento Ambiental, em conformidade com a legislação vigente;

- Coordenação de Projetos:
  a) programar, coordenar, acompanhar as atividades de elaboração de projetos, com os respectivos detalhamentos, memoriais descritivos e especificações;
  b) proceder à avaliação de imóveis e benfeitorias, para fins de desapropriação e emitir os respectivos laudos;
  c) subsidiar a elaboração dos projetos de obras e serviços de engenharia, quanto aos requerimentos de proteção ambiental, de acordo com as especificações e legislações pertinentes;
  d) promover a elaboração dos Termos de Referência e fornecer subsídios à elaboração dos editais para a contratação de serviços relativos à sua área de competência;
  e) gerenciar os contratos de serviços prestados, na sua área de competência, desde seu cadastramento até a sua medição.

IV - Diretoria de Operação e Tráfego

a) realizar controle operacional das rodovias;
b) programar, coordenar, gerenciar e supervisionar a utilização da faixa de domínio e realizar os levantamentos necessários à organização e manutenção do cadastro dos imóveis e benfeitorias, em articulação com a DCM;
c) exercer o gerenciamento e o controle de peso e velocidade nas rodovias;
d) elaborar o programa de redução e prevenção de acidentes de trânsito nas rodovias estaduais, coordenando a sua execução, bem como monitorando e avaliando seus resultados.

O organograma da SIT é apresentado na Ilustração 3.3.

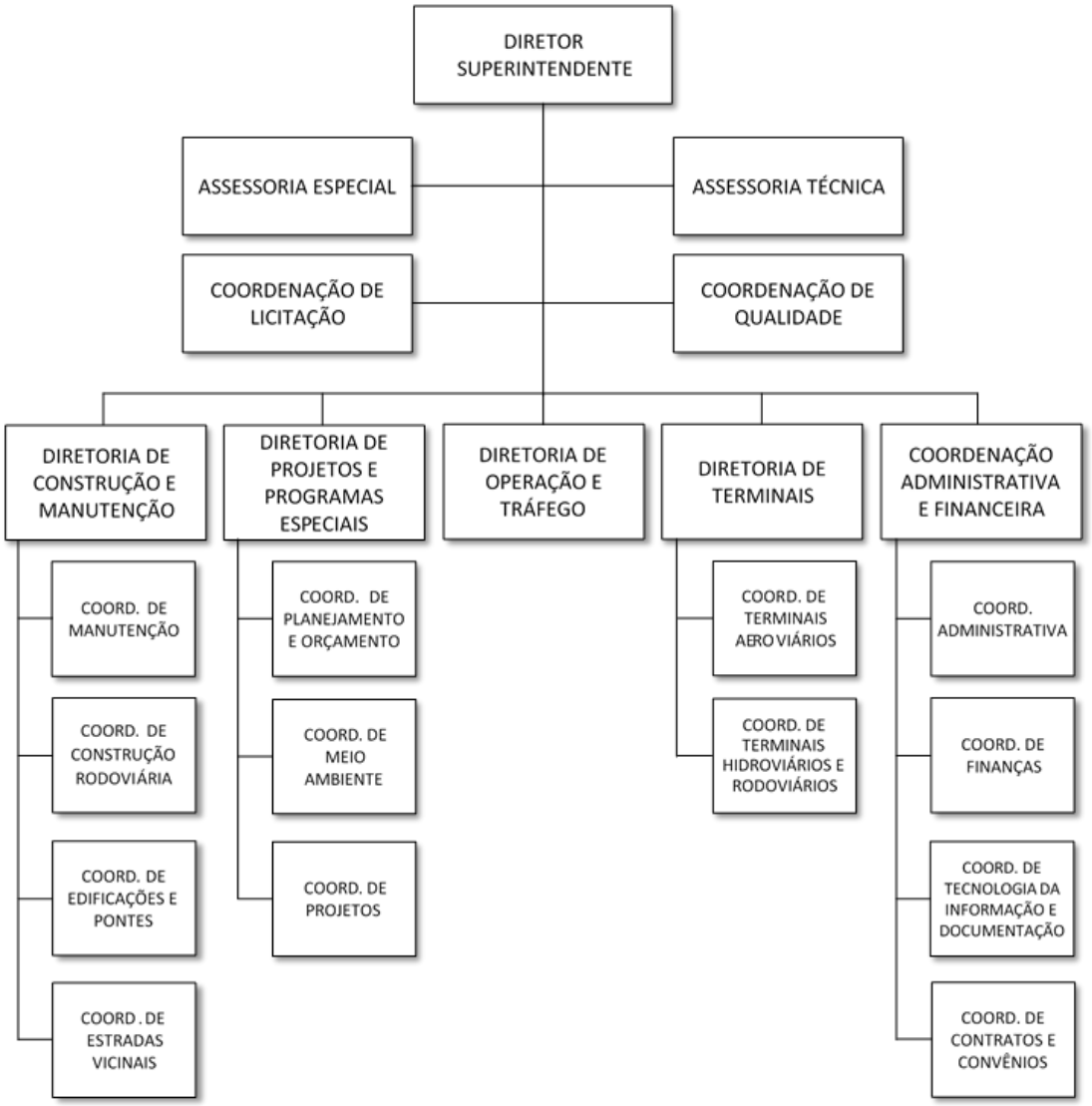


Ilustração 3.3 - Organograma da SIT

3.2.4. Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (AGERBA)

A AGERBA é uma autarquia sob regime especial, com autonomia administrativa e financeira, vinculada à Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia, criada em 19 de maio de 1998, pela Lei nº 7.314, e regulamentada pelo Decreto nº 7.426, de 31 de agosto de 1998.

Esses instrumentos legais definiram a finalidade e competências da Agência, vistas a seguir.

Finalidade:

- regular, controlar e fiscalizar a qualidade dos serviços públicos concedidos, permissionados e autorizados, nos segmentos de energia, transportes e comunicações.

Competências:

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.

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[6] 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.

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

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:

- 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, a promover o equilíbrio nas relações entre o poder concedente, as entidades reguladas e os usuários, visando à 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.

A estrutura organizacional da AGERBA pode ser vista na Ilustração 3.4. 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, Santo Antônio de Jesus, Juazeiro, Jequié, Vitória da Conquista, Itabuna, Teixeira de Freitas, Seabra, Barreiras e Bom Jesus da Lapa.

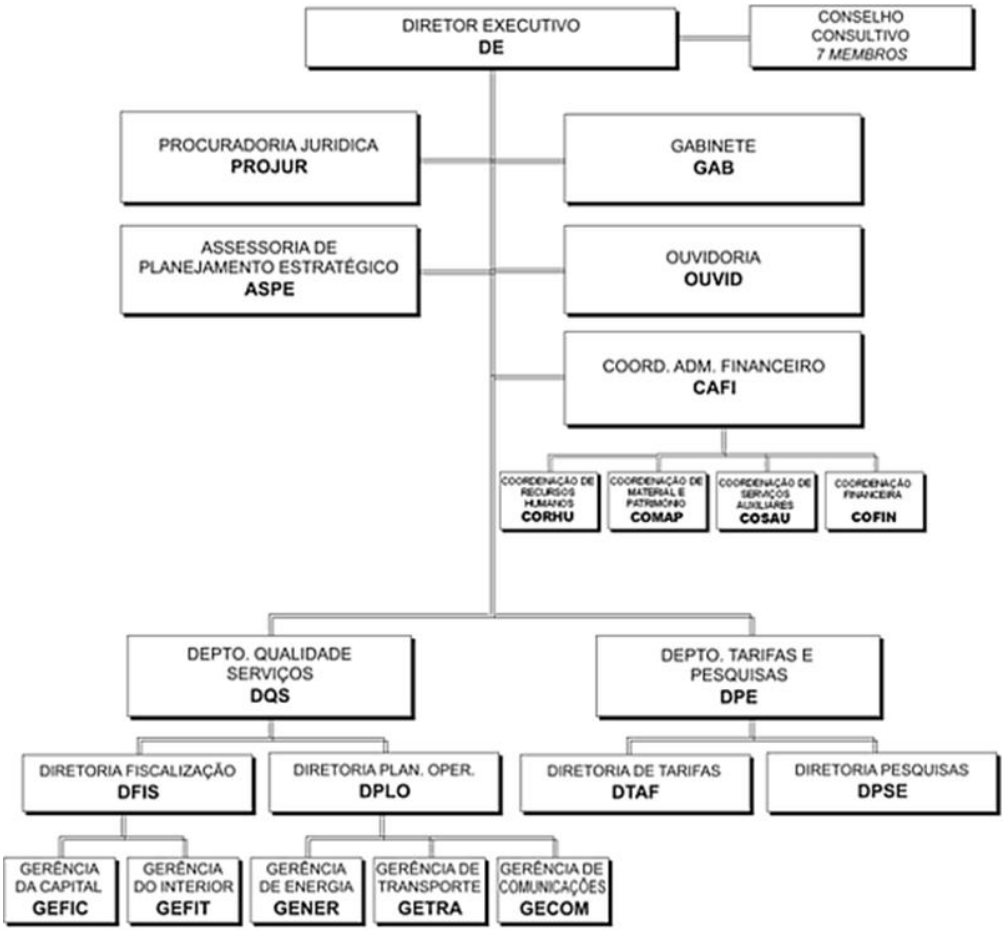


Ilustração 3.4 - Organograma da AGERBA

Conforme mostrado no organograma acima, para o desempenho de suas atividades de regulação e de fiscalização, a AGERBA conta na sua estrutura organizacional com os departamentos de Qualidade dos Serviços (DQS) e de Tarifas e Pesquisas Socioeconômicas (DPE), diretamente vinculados à Diretoria Executiva da Agência.

O DQS coordena, controla e fiscaliza a qualidade dos serviços públicos concedidos, permissionados e autorizados por meio da Diretoria de Fiscalização (DFIS) e da Diretoria de Planejamento Operacional (DPLO).

À primeira compete, resumidamente:

- coordenar e dirigir a fiscalização dos serviços regulados;
- fiscalizar os serviços públicos regulados concedidos e permissionados;
- desenvolver instrumentos regulamentares e normativos.

À DPLO compete:

- elaborar normas legais, regulamentares e procedimentos para regulação econômica e técnica e para contratos de concessão, termos de permissão e autorização;
- definir e avaliar os padrões de qualidade e de desempenho técnico e financeiro para os serviços públicos regulados.

O DPE propõe e elabora estudos tarifários, parâmetros para revisão das tarifas dos serviços públicos concedidos, permissionados e autorizados e pesquisas junto aos usuários, buscando a opinião quanto à satisfação e a qualidade dos serviços públicos regulados.

À Diretoria de Tarifas (DTAF) compete, resumidamente:

- desenvolver estudos para subsidiar o planejamento e racionalização dos custos dos serviços públicos regulados;
- definir e propor parâmetros e critérios para revisão e reajuste tarifário dos serviços públicos regulados;
- estudar, definir, propor métodos para avaliar, acompanhar e estabelecer tarifas para os serviços públicos regulados que assegurem a prestação de serviços adequados e a modicidade das tarifas.

À Diretoria de Pesquisas Socioeconômicas compete:

- elaborar e divulgar pesquisas de opinião de usuários sobre a qualidade e satisfação em relação aos serviços públicos regulados;
- fazer o levantamento e análise de dados estatísticos referentes aos serviços públicos regulados;
- desenvolver pesquisas e estudos para subsidiar o planejamento e a racionalização dos custos e melhoria da qualidade dos serviços públicos regulados;
- propor e definir a metodologia de avaliação dos serviços públicos regulados.

Embora essa competência (não relacionada anteriormente) conste do inciso XI, do art. 2º, do Decreto nº 7.426, de 31 de agosto de 1998 (Regimento da AGERBA), como pode ser visto a seguir, ela não consta explicitamente na Lei nº 7.314, de 19 de maio de 1998.

> Decreto nº 7.426 - art. 2º, XI**. licitar e contratar as concessões e permissões** no âmbito dos serviços de energia, transportes e comunicações;
> Lei nº 7.314 - art. 1° - Fica criada a Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia - AGERBA, ..., tendo por finalidade **regular, controlar e fiscalizar a qualidade dos serviços públicos concedidos, permissionados e autorizados**, nos segmentos de energia, transportes e comunicações, ...

A competência para a AGERBA licitar e contratar as concessões e permissões só foi introduzida por lei posteriormente, para a exploração de serviços e de infraestrutura específicos:

- Lei nº 11.378, de 18 de fevereiro de 2009, que dispôs sobre o Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado da Bahia (SRI) e Decreto nº 11.832 de 2009, que a regulamentou;
- 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), e Decreto nº 13.168, de 12 de agosto de 2011, que a regulamentou.

Para o SRI, o art. 3º, da Lei nº 11.378/2009 estabelece que os serviços do SHI serão operacionalmente planejados, coordenados, controlados, **concedidos, permitidos**, regulados e fiscalizados pela AGERBA.

O art. 19 da lei estabelece que os terminais rodoviários de passageiros, pontos de apoio e pontos de parada são componentes indispensáveis da estrutura físico-operacional do SRI, na prática estendendo à AGERBA a competência de licitar e contratar suas outorgas de concessão ou permissão.

O Decreto nº 11.832/2009 explicita melhor essa competência nos artigos 13 e 17:

> Art. 13 - A prestação dos serviços de administração, operação, manutenção, conservação, modernização e exploração de terminais rodoviários está sujeita a delegação, coordenação, organização, regulação, controle, fiscalização, poder de polícia e planejamento operacional da AGERBA.
> Art. 17 - Os terminais não delegados pela AGERBA serão mantidos, conservados e administrados pelo Departamento de Estradas de Rodagem da Bahia - DERBA, na forma dos arts. 32 e 33 da Lei nº 7.314, de 19 de maio de 1998, e do art. 2°, caput e inciso VI, do Decreto nº 8.271, de 19 de junho de 2002.

Para o Transporte Hidroviário Intermunicipal de Passageiros e Veículos, procedimento semelhante foi adotado na Lei nº 12.044/2011.

O art. 3º da lei estabelece que os serviços do SHI serão operacionalmente planejados, coordenados, controlados, **concedidos, permitidos**, regulados e fiscalizados pela AGERBA.

O art. 15 da lei determina que a AGERBA adote normas e procedimentos para a outorga dos serviços de transporte hidroviário intermunicipal relativas à administração, operação e exploração dos terminais hidroviários.

O Decreto nº 13.168/2011 detalha as condições para a outorga da prestação dos serviços. O §4°, do art. 15, permite que a outorga dos terminais possa ser feita de forma independente da delegação do serviço público de transporte hidroviário intermunicipal de passageiros e veículos.

3.3. GESTÃO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE POR ÓRGÃO DA SEINFRA

3.3.1. Rodovias

Conforme já destacado em capítulo anterior, a malha rodoviária estadual soma 26,2 mil km de extensão, estando a sua quase totalidade sob a responsabilidade direta da SIT. As seguintes rodovias estão administradas através de contratos de concessão e fiscalizadas pela AGERBA:

a) Rodovia BA-099 (Sistema Estrada do Côco - Linha Verde) - Contrato de Concessão nº 002/2000, com 217,17 km de extensão, abrangendo os seguintes segmentos rodoviários:

- segmento da rodovia BA-099, ponte sobre o rio Joanes até o acesso à Praia do Forte, com extensão de 46,30 km;
- segmento da rodovia BA-099, acesso à Praia do Forte até a Divisa BA/PE, com extensão de 136,20 km;
- segmentos rodoviários de acesso à Praia de Arembepe (1,39 km), Praia do Forte (2,72 km), Porto Sauípe (4,56 km), Subaúma (8,00 km), Palame (8,00 km) e Sítio do Conde (10,0 km), com extensão total de 34,67 km.

b) Sistema Rodoviário BA-093 - Contrato de Concessão nº 01/2010, com 124,65 km, constituído pelos seguintes segmentos:

- BA-093, entre Simões Filho e Pojuca, com 46,0 km;
- BA-512, acesso à Camaçari, com 4,65 km;
- BA-521, da BA-522 a BA-524, com 7,0 km;
- BA-524, da BA-535 até o Porto de Aratu, com 24,8;
- BA-526, da BR-324 (CIA) até a Rótula do Aeroporto de Salvador, com 14,2 km;
- BA-535, da BA-524 até a BA-526 (CEASA), com 28 km.

c) Sistema Rodoviário BA-052 - Contrato de Parceria Público-Privada nº 001/2018, com 546,6 km, com os seguintes segmentos:

- BA-052, da BR-116 até Xique-Xique: 461,1 km;
- BA-160, de Xique-Xique até o rio São Francisco: 85,5 km;
- Ponte sobre o rio São Francisco: 1 km (construção de ponte).

A outorga para a concessão de sistemas rodoviários é feita pela SEINFRA, ficando com a AGERBA a competência para exercer a regulação, o controle e a fiscalização de cada contrato.

Com relação à rede rodoviária sob administração da SIT, a Superintendência tem responsabilidade pela execução de projetos de engenharia, construção, restauração e manutenção. A SIT exerce essas competências através de sua Diretoria de Projetos e Programas Especiais e da Diretoria de Construção e Manutenção (DCM), gerenciando os contratos de obras e serviços de projetos, construção e restauração/manutenção de rodovias.

Nas entrevistas realizadas com representantes da SIT, foram relatados alguns problemas atualmente verificados na operacionalização de suas competências com relação à rede rodoviária, a saber:

- Os estudos de avaliação técnico-econômica e os projetos de engenharia somente são executados de forma adequada para os trechos de rodovias que estão no âmbito do programa PREMAR. Para os demais trechos da rede rodoviária, são feitos projetos simplificados de engenharia para contratação de obras, tanto para construção como para restauração e manutenção.
- Esses projetos simplificados são contratados por assessoria técnica ligada diretamente ao Diretor-Superintendente, fora da Diretoria de Projetos e Programas Especiais.
- Ainda sobre o tema, foi apontado que a ausência de uma Auditoria Interna que fiscalize a gestão finalística e os sistemas operacionais da Superintendência contribui para a situação descrita;

- A fiscalização exercida para o gerenciamento e fiscalização dos contratos de obras é feita de forma precária, tanto por falta de pessoal qualificado[7] como pela ausência de escritórios da SIT (distritos rodoviários) nas várias regiões do estado, a exemplo do que existia à época do DERBA. A não existência desses escritórios regionais onera os deslocamentos e dificulta a presença de técnicos para acompanhamento e controle dos serviços nos locais das obras, na prática restringindo essas ações e prejudicando a qualidade dos serviços executados.
- A falta de procuradores dedicados às ações administrativas e operacionais da SIT tem prejudicado a segurança e atrasado o processo decisório e de regulamentação necessário às atividades do órgão. Toda a apreciação e pareceres jurídicos para instrução são executados pela Procuradoria Estadual, que tem um grande volume de trabalho e não consegue dar a velocidade necessária ao atendimento dos processos do setor, tanto executivos quanto licitatórios. Além disso, processos que tratam de assuntos semelhantes são examinados por diferentes procuradores, o que gera insegurança no tratamento das matérias e não forma procuradores especializados em temas ligados ao setor.

3.3.2. Terminais Aeroviários

No estado da Bahia, com exceção dos aeroportos administrados pela INFRAERO, a gestão dos aeródromos é empreendida pela SIT, vinculada à SEINFRA, com competência para promover a construção, a manutenção, a conservação e a administração de terminais aeroviários.

Existem 73 aeródromos/terminais públicos[8] que estão sob controle do Governo do Estado, alguns fora de operação. Desses, segundo informações obtidas no site da AGERBA na internet, oito estão concedidos à iniciativa privada, com contratos regulados e fiscalizados pela Agência. Os demais são administrados pela SIT através de sua Diretoria de Terminais.

A concessão dos aeródromos/terminais públicos é feita pela SEINFRA, com a posterior transferência do contrato de concessão para a AGERBA, para seu controle, regulação e fiscalização.

Com relação aos terminais administrados pela SIT, na entrevista realizada com representantes da Superintendência, foi relatado que a Diretoria de Terminais atualmente é responsável por todas as ações referentes aos terminais aeroviários, incluindo planejamento, projetos, construção e estudos para o processo de concessão de terminais.

3.3.3. Terminais Rodoviários

Os terminais rodoviários na Bahia são administrados pela SIT, através da Diretoria de Terminais, ou delegados a empresas especializadas através de licitação, nesse caso fiscalizados pela AGERBA.

[7]Segundo relatado, o último concurso público feito para o quadro do DERBA, que atualmente integra a SIT, foi feito em 1997.
[8]PAEBahia 2014 - Plano Aeroviário do Estado da Bahia, SEINFRA, 2014.

Essa configuração é prevista pelo Decreto nº 11.832/2009, conforme já mencionado:

> Art. 13 - A prestação dos serviços de administração, operação, manutenção, conservação, modernização e exploração de terminais rodoviários está sujeita a delegação, coordenação, organização, regulação, controle, fiscalização, poder de polícia e planejamento operacional da AGERBA.
> Art. 17 - Os terminais não delegados pela AGERBA serão mantidos, conservados e administrados pelo Departamento de Estradas de Rodagem da Bahia - DERBA, na forma dos arts. 32 e 33 da Lei nº 7.314, de 19 de maio de 1998, e do art. 2º, caput e inciso VI, do Decreto nº 8.271, de 19 de junho de 2002.

Segundo a página da AGERBA na internet, estão sob fiscalização da Agência 82 terminais em cidades do estado, inclusive Salvador e Feira de Santana. A SIT administra o restante dos terminais no estado, boa parte delegados por cessão de uso às prefeituras das cidades onde se localizam.

Todo o processo de licitação e de outorga dos terminais rodoviários é conduzido pela AGERBA[9].

Nas entrevistas realizadas com representantes da SIT e AGERBA, alguns problemas existentes na operacionalização das atividades sob suas competências foram evidenciados:

- SIT: com a extinção do DERBA, os terminais passaram a ser propriedade da Secretaria de Administração (SAEB). O processo de transferência da propriedade dos terminais às prefeituras ficou mais complicado e moroso, por depender de ações envolvendo a SAEB e, ainda, pela ausência de procuradoria jurídica na SIT, a exemplo do que ocorria no DERBA. Transferir terminais às prefeituras depende de lei estadual.
- SIT: alguns terminais antes cedidos às prefeituras foram devolvidos ao estado. A Superintendência não tem estrutura para administrá-los.
- AGERBA: não existe política definida para administração dos terminais. A Agência trabalha para delegar/transferir a propriedade da maior parte, não rentáveis para outorga às empresas privadas, às prefeituras, mas atualmente existe uma grande burocracia para tal (mesmo problema relatado pela SIT).

3.3.4. Terminais hidroviários

A exemplo dos rodoviários, os terminais hidroviários estão atualmente sob competência administrativa da SIT e da AGERBA.

O site da AGERBA na internet relaciona 15 terminais sob fiscalização da Agência. Todo o processo de licitação e de outorga dos terminais rodoviários é conduzido pela AGERBA[10], que fiscaliza os contratos de concessão remunerada de uso firmado com os licitantes vencedores.

[9] A competência para a AGERBA licitar e contratar as concessões e permissões foi introduzida pela Lei nº 11.378, de 18 de fevereiro de 2009, que dispôs sobre o Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado da Bahia (SRI).
[10] Lei nº 12.044/2011 - Sistema de Transporte Hidroviário Intermunicipal de Passageiros e Veículos do Estado da Bahia (SHI).

A SIT, por sua vez, administra cerca de 20 terminais hidroviários[11], sete com cessão de uso para as prefeituras das cidades onde se localizam.

Para esses terminais valem as mesmas observações feitas para os terminais rodoviários, a partir das entrevistas realizadas.

3.4. Estrutura Organizacional - Análise da Compatibilidade de Funções

A SEINFRA tem como competência principal formular, implantar e avaliar a política do setor, com o objetivo primordial de assegurar o desenvolvimento do estado da Bahia, mediante a implantação e manutenção de uma adequada infraestrutura de transporte.

A essa competência principal vinculam-se duas outras de finalidades específicas para:

- promover, coordenar, executar e supervisionar a elaboração de estudos, planos, programas, projetos e obras, visando à formulação e à implementação das políticas estabelecidas e a implantação e manutenção de uma adequada infraestrutura aeroviária, rodoviária, portuária e hidroviária;
- promover a captação de recursos junto a instituições públicas e privadas, nacionais e internacionais, para implementação das políticas de Governo.

Duas atividades básicas são intrínsecas ao exercício das competências da SEINFRA:

- Planejamento;
- Execução.

A análise aqui desenvolvida tem como ponto central examinar a adequação da estrutura organizacional da SEINFRA na área de transportes envolvida na implementação do PDLT-BA, sob o enfoque das ações de planejamento e de execução/implantação.

O exame da adequação foi realizado para a SUPLOG, SIT e AGERBA, e utilizou os levantamentos realizados sobre as atribuições funcionais de cada entidade apresentados anteriormente. As compatibilidades, complementariedades e os conflitos de competência eventualmente existentes entre os órgãos estaduais que atuam no setor foram examinados.

3.4.1. Planejamento

No âmbito da Secretaria, as ações de planejamento estão contidas na competência regimental da SUPLOG[12] para 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, por meio das suas três diretorias: de Logística e Transportes, de Intermodalismo e de Logística Portuária.

[11]Conforme relação constante do Plano Diretor de Logística de Transportes do Estado da Bahia PDLT-BA, de 2014.
[12]Decreto nº 16.448, de 27 de novembro de 2015.

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

Atualmente, as principais atividades desenvolvidas pela SUPLOG são de assessoramento ao Secretário da SEINFRA, no cumprimento de suas atribuições e de realização dos Planos Diretores, como o PDLT em 2014, o Plano Diretor do Sistema de Transporte de Passageiros do Estado da Bahia (PDSTRIP) em 2011 e o Plano Aeroviário do Estado da Bahia em 2014. Some-se a essas atividades a de coordenação e controle da execução dos Programas de Investimentos em Infraestrutura financiados por instituições internacionais, em particular o Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias - 2ª Etapa - PREMAR 2, conforme já mencionado.

A exemplo do anteriormente mencionado no Relatório do PDLT-BA de 2014, a Superintendência ainda encontra problemas para executar plenamente suas funções regimentais de órgão de planejamento da SEINFRA por não contar com um quadro técnico adequado ao desempenho de suas atribuições. Some-se a isso uma estrutura organizacional que apresenta algumas duplicidades de competências e uma distribuição desigual nas atividades a desempenhar.

Para atenuar esse problema, a SUPLOG tem procurado exercer sua competência através do acompanhamento de planos diretores contratados pelos demais organismos vinculados à Secretaria – SIT e AGERBA.

De acordo com informações fornecidas pela SEINFRA, a SUPLOG conta hoje com um quadro de pessoal que totaliza 14 servidores para a execução de suas atribuições regimentais, sendo 13 com cargos técnicos (incluindo a Superintendência) e apenas um administrativo. Desse total, seis estão comprometidos, pelo menos parcialmente, com atividades próprias da UCP.[13]

Acrescente-se a esse quadro cinco servidores da UTP[14], que embora vinculados à SIT têm suas atividades coordenadas pela UCP/SUPLOG. Esses têm dedicação exclusiva àquela Unidade e, portanto, não integram a força de trabalho da SUPLOG.

No que diz respeito à existência de duplicidades de competências estabelecidas no Regimento da SUPLOG, merecem destaque os pontos a seguir discutidos.

Há um conflito de competências para a elaboração e avaliação dos planos de logística de transportes de interesse do Estado, observando-se que são competências regimentais das diretorias de Logística e Transportes e de Intermodalismo:

- da Diretoria de Logística e Transportes: "promover e coordenar a elaboração de planos, programas e projetos de logística de transportes de interesse do Estado" além de "efetuar o acompanhamento e avaliação dos planos, programas, projetos e logística de transportes executados no Estado";

[13]UCP – Unidade de Coordenação de Programas de Financiamento Externo, vinculada ao Gabinete da SEINFRA, conforme Portaria nº 052, de 2 de março de 2015.
[14]UTP – Unidade Técnica do Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias no Estado da Bahia – PREMAR 2, vinculada ao Diretor-Superintendente da Superintendência de Infraestrutura de Transportes da Bahia (SIT), conforme Portaria nº 068, de 9 de maio de 2018.

- da Diretoria de Intermodalismo: "coordenar a elaboração do Programa Estadual de Logística de Transportes e manter sua periódica atualização", promover estudos de viabilidade econômica para a construção, manutenção e conservação de rodovias, aeroportos e terminais rodoviários e hidroviários e promover a elaboração e revisão periódica dos planos aeroviário, hidroviário e rodoviário estaduais.

A competência de acompanhar e avaliar planos, programas, projetos e logística de transportes executados no Estado da Diretoria de Logística e Transportes engloba os estudos realizados nas outras diretorias da Superintendência ou os desenvolvidos na SIT e AGERBA? Nesse último caso, não deveriam ser desenvolvidos na SUPLOG, conforme Regimento?

Da mesma forma, observa-se o conflito no que se refere aos terminais e instalações portuárias, observando-se que a competência regimental da Diretoria de Logística e Transportes para "*efetuar estudos, objetivando o levantamento do potencial geoeconômico do Estado para abrigar novas instalações e terminais portuários*" estaria mais bem alocada na Diretoria de Informação e Logística Portuária.

Outro destaque é a "*implementação e manutenção de sistema de informação sobre a infraestrutura de transportes, envolvendo todos os modos de transporte*", cuja competência regimental é da Diretoria de Intermodalismo. Porém, também é listada como competência regimental da Diretoria de Informação e Logística Portuária: "*desenvolver e manter sistemas de gerenciamento de informações portuárias*".

Observe-se que a SIT possui em sua estrutura uma Coordenação de Tecnologia da Informação e Documentação, cujas competências parecem duplicar os da SUPLOG.

Sobre esse último tópico – Gestão de Sistemas de Informações -, o Regimento da SEINFRA atribui à SUPLOG, por meio da Diretoria de Intermodalismo, a competência para a implantação e manutenção de sistema de informações sobre a infraestrutura de transportes do Estado, envolvendo cada um dos modais.

Esse sistema, contudo, ainda não está implantado e nem há ações efetivas para isso, não obstante a implantação do sistema de informação tenha sido manifestada como uma meta do Superintendente da Diretoria de Intermodalismo. Ademais, a SUPLOG não conta com uma estrutura técnica e de pessoal suficiente para promover a implantação do sistema de informação.

A unidade da SEINFRA com capacitação técnica para o desenvolvimento desta atividade está na SIT, na Coordenação de Tecnologia da Informação e Documentação, subordinada a Coordenação Administrativa e Financeira.

De acordo com o Coordenador de Tecnologia da Informação da SIT, já existe um Sistema de Informação, denominado SIDER, composto por diversos módulos que trabalham de forma integrada e que são alimentados pelas diversas unidades da Superintendência.

Essa Coordenação de Tecnologia da Informação e Documentação, conforme aponta relatório interno [15] elaborado pela SUPLOG, embora integrante da estrutura organizacional da SIT, subordina-se, na realidade, diretamente à SEINFRA.

[15] Visão Diagnóstica da Superintendência de Infraestrutura de Transportes da Bahia (SIT), maio de 2019.

Ainda segundo o relatório, essa situação de subordinação direta à Secretaria não se restringe à área de informação, mas atinge também outras unidades da SIT, conforme listado a seguir:

- Coordenação de Planejamento e Orçamento, da Diretoria de Projetos e Programas Especiais;
- Coordenação de Contratos e Convênios, da Coordenação Administrativa e Financeira;
- Coordenação de Licitação.

Essa situação de subordinação direta à SEINFRA de unidades da área de planejamento e orçamento, de contratos e convênios, de licitações e de informações e de tecnologia de informação, decorre do objetivo que norteou a criação da SIT na estrutura da administração direta do governo em substituição ao DERBA, que foi o de exercer um maior controle sobre as atividades administrativas e financeiras da Superintendência, submetendo-a à tutela do gabinete do Secretário de Infraestrutura.

Por último, uma observação deve ser feita com relação ao aparente desbalanceamento de competências nas diretorias da SUPLOG, principalmente da Diretoria de Informação e Logística Portuária, que tem sua atuação voltada especificamente para o setor portuário, no qual o governo estadual tem pouca ingerência.

Estados que têm a administração de portos delegada pelo governo federal, como Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina, por exemplo, não têm na estrutura de suas secretarias setoriais unidades dedicadas à área de portos e terminais portuários marítimos. Nesses estados, ações na área portuária são competência das próprias administrações portuárias, como a SUPRGS - Portos do Rio Grande do Sul, no estado de mesmo nome, as administrações dos portos de Itajaí (municipal) e São Francisco, em Santa Catarina, e a APPA - Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, no Paraná, ficando nas secretarias a competência da proposição das políticas de desenvolvimento das instalações portuárias delegadas.

O PDLT de 2014, em decorrência da não participação nos estudos desenvolvidos para o Porto Sul, na região de Ilhéus, recomendou que fosse intensificada a interlocução da Superintendência com órgãos federais que têm atuação na área. Mas essa interlocução poderia se dar dentro das competências previstas à época para a Diretoria de Logística e Transportes.

Dessa forma, em função das diversas observações feitas nessa seção, entende-se que deveria haver uma redefinição das competências das três diretorias da SUPLOG para melhor organização das atividades a desempenhar.

3.4.2. Execução

Na análise da atividade de Execução de obras e serviços no âmbito da estrutura organizacional da SEINFRA, foram consideradas duas situações de intervenção na infraestrutura (e de implantação dos projetos apontados pelo PDLT), com seus respectivos órgãos responsáveis:

- Serviços e obras não delegados, sob responsabilidade da SIT;

- Serviços e obras delegados, executados sob coordenação e controle da AGERBA.

Serviços e Obras Não Delegados

Compete à SIT, órgão criado em Regime Especial de Administração Direta, a execução dos serviços e obras pertinentes à construção, manutenção e conservação da infraestrutura de transportes sob administração direta do Estado.

Elencam-se dentre as competências específicas da SIT:

- Executar o Plano Diretor de Logística e Transportes do Estado;
- Executar o Plano Aeroviário do Estado;
- Construir, manter e conservar as estradas estaduais, federais delegadas, bem como acessos;
- Controlar, fiscalizar e policiar o tráfego nas rodovias estaduais e federais delegadas;
- 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 atuação da SIT no desempenho de suas funções de construção, manutenção e conservação da infraestrutura de transportes é feita por meio da contratação de firmas especializadas, mediante licitação.

A SIT, como já mencionado, absorveu as competências antes cometidas ao DERBA, por determinação da Lei nº 13.204/2014. Criada em regime especial da administração direta, não tem autonomia administrativa-financeira, atuando, como visto anteriormente, sob controle da SEINFRA.

Nas entrevistas realizadas com dirigentes da SIT e SUPLOG, foram apontados alguns problemas que afetam o desempenho da Superintendência no cumprimento de suas funções regimentais:

- Perda da autonomia administrativa, que subordina os processos operacionais da SIT a organismos fora da sua estrutura, afetando principalmente a área jurídica. Foram destacados vários problemas advindos dos processos executivos/administrativos da Superintendência serem submetidos à Procuradoria Geral do Estado (PGE) para parecer sobre suas legalidades e pertinências, inclusive para minutas de contratos, convênios e de editais de licitação, acarretando atrasos e insegurança jurídica decorrentes de não ter a Procuradoria quadros dedicados e especializados nos assuntos e problemas do setor.
- Inadequação de seu quadro funcional, no que diz respeito ao número, à falta de renovação e qualificação técnica para desempenho de atividades relacionadas a gerenciamento de contratos e fiscalização de obras, com muitos servidores próximos da aposentaria ou já aposentados.
- Não funcionamento adequado de algumas Diretorias e Coordenações, como já apontado, tanto por submissão hierárquica diversa da estrutura regimental da SIT como pelo exercício de atribuições em unidades diversas das especificadas regimentalmente:

  - Projetos de obras e serviços de engenharia para rodovias fora do âmbito do PREMAR 2 são feitos (contratados) de forma simplificada pela Assessoria Técnica vinculada ao Diretor Superintendente e não pela Diretoria de Projetos e Programas Especiais.
  - Projetos e execução de obras em aeródromos e terminais rodoviários e hidroviários são executados pela Diretoria de Terminais e não pela Diretoria de Projetos e Programas Especiais ou pela Diretoria de Construção e Manutenção, como previsto regimentalmente.
  - Estudos para terminais aeroviários, inclusive para concessão de infraestrutura e operação, são feitos pela Diretoria de Terminais, quando deveriam ser pela SUPLOG/SEINFRA.
- Extinção das residências regionais, o que dificulta a fiscalização do andamento das obras, com consequências técnicas e financeiras para os serviços contratados.
- Problemas de entendimento entre a SIT e a AGERBA com relação ao recebimento de terminais antes concedidos e que são devolvidos ao Estado, passando para a gestão da SIT.
- Dificuldade na descentralização aos estados e municípios de terminais rodoviários e hidroviários sob responsabilidade da SIT. Esses terminais, com a extinção do DERBA, passaram ao patrimônio da SAEB, dificultando sua transferência tanto por dependerem de lei para tal quanto pelos entraves burocráticos advindos do processo ser conduzido por aquela Secretaria, fora da competência da SIT/SEINFRA.
- Dificuldades no estabelecimento de convênios de descentralização da conservação de rodovias para municípios, pela lentidão nos trâmites burocráticos decorrentes tanto da análise jurídica quanto pelo processo ser conduzido no âmbito da SAEB.

Um outro ponto levantado nas entrevistas foi o da não atuação direta da SIT nas atividades de conservação e manutenção de rodovias, atualmente feita por meio da contratação de firmas especializadas, mediante licitação.

Sobre esse assunto, o relatório interno Visão Diagnóstica da Superintendência de Infraestrutura de Transportes da Bahia, já citado, menciona que "*mesmo antes da extinção do DERBA e das suas residências regionais, o órgão foi paulatinamente se distanciando da função de executor direto de obras e serviços, passando a assumir um papel cada vez mais direcionado à contratação e avaliação de tais obras.*"

Esse afastamento da execução direta segue a tendência geral da administração pública em se concentrar na gestão e fiscalização de contratos com empresas privadas para a realização de serviços para construção, manutenção, elaboração de projetos e de fiscalização de obras. Conforme apontado corretamente pelo relatório da SUPLOG, existe ainda uma "*cultura do órgão e de formação da maior parte dos seus engenheiros*" ainda ligada às antigas atividades do DERBA, decorrente, ainda de acordo com o relatório da SUPLOG, da "*inadequação dos quadros para atividades especializadas como a fiscalização de obras (profissionais habilitados em número insuficiente) e gestão de contratos (ausência de conhecimento específico)*".

Ainda citando informações contidas no relatório Visão Diagnóstica da Superintendência de Infraestrutura de Transportes da Bahia, a SIT conta com um quadro de pessoal de 379 servidores, não incluindo terceirizados que atuam no órgão mediante contrato de prestação de serviço nas áreas de vigilância e portaria, limpeza e copa, suporte de

informática, eletricista, motorista, dentre outras ocupações de natureza de apoio operacional).

O Quadro 3.1 discrimina o quantitativo da força de trabalho da SIT, conforme o tipo de vínculo.

Quadro 3.1 - Quantitativo da Força de Trabalho da SIT

VÍNCULO	QUANTIDADE
Servidor Público efetivo	207
Cargo comissionado sem vínculo	130
Servidor de outro órgão à disposição	11
Consultor individual	13
Contratado pelo regime REDA	1
Estagiário (níveis médio, técnico e superior)	17
TOTAL	**379**

Fonte: Visão Diagnóstica da Superintendência de Infraestrutura de Transportes da Bahia (SIT), maio de 2019.

Dentre os servidores públicos efetivos, 102 compõem o quadro das carreiras típicas do órgão, sendo:

- 15 Analistas de Infraestrutura de Transporte;
- 27 Especialistas em Obras Públicas;
- 10 Analistas Técnico;
- 9 Técnicos em Obras Públicas;
- 41 Técnicos de Infraestrutura e Transportes.

As informações levantadas no relatório da SUPLOG dão conta de que as lideranças do órgão avaliam que essa quantidade de pessoal é insuficiente para atender à demanda de serviços da Superintendência, além de se constituir em uma força de trabalho inadequada qualitativamente, conforme visto a seguir:

a) Quadro envelhecido e sem renovação do corpo técnico (ausência de perspectiva para realização de concurso público);
b) Muitos profissionais próximos da aposentaria ou já aposentados;
c) Comprometimento de diversas atividades estratégicas por insuficiência de pessoal;
d) Falta de capacidade instalada para desenvolver atividades que requerem determinado nível de especialização;
e) Ausência de programa continuado de capacitação;
f) Descompasso entre o volume dos processos de trabalho e mão de obra disponível para executá-los;
g) Limitação de servidores com perfil adequado ao gerenciamento de contratos e supervisão dos serviços contratados em todas as suas etapas (atividades inerentes à nova conformação do órgão);
h) Inadequações quantitativas e qualitativas no quadro de pessoal.

Os dados contidos no relatório particularizaram a caracterização dos servidores "efetivos do órgão" de nível superior (totalizando 42 Especialistas em Obras Públicas e Analistas de Infraestrutura), mostrando o seguinte perfil de formação acadêmica:

- 5 Engenheiros Agrimensores;
- 31 Engenheiros Civis;
- 1 Geólogo;
- 4 Arquitetos Urbanistas;
- 1 Arquiteto de Edificações.

O perfil etário desses servidores apontado é o seguinte:

- Entre os Especialistas em Obras Públicas e Analistas de Infraestrutura, cerca de 55% possuem idade superior a 60 anos e aproximadamente 46% possuem mais de 35 anos de tempo de serviço. Essas duas carreiras de escolaridade superior correspondem a 40% dos servidores efetivos do órgão;
- Já entre os Técnicos em Obras Públicas, 83% tem idade superior a 60 anos e 58% contam com mais de 40 anos de serviço. Os Técnicos representam 40% do quadro permanente da SIT;
- Somente 23% dos servidores de nível superior têm idade inferior a 50 anos e 15% têm idade superior a 69 anos.

A reforma administrativa que resultou na criação da SIT foi pautada pela necessidade de contenção e maior racionalização de despesas administrativas do antigo DERBA. Segundo dados apresentados pelo relatório da SUPLOG sobre gastos caracterizados como de Manutenção de Serviço Técnico e Administrativo englobando os últimos quatro anos de existência do DERBA (2011 a 2014) e da SIT (2015 a 2018) mostram uma redução e 26% no total desses gastos.

Ainda segundo o relatório interno, houve uma "*significativa desoneração das despesas de natureza continuada*" pela extinção das 20 residências regionais e com a contratação de serviços de limpeza e conservação, vigilância e segurança patrimonial, manutenção predial, copa e cozinha, dentre outras.

Se a reforma administrativa resultou em "significativa" economia nos gastos, por um lado, por outro pode ter tido alguns efeitos não contabilizados monetariamente, resultantes da morosidade nos processos executivos relatados devido à perda da autonomia que permitia maior velocidade no trato burocrático e agilidade na apreciação jurídica desses processos.

A inadequação relatada dos quadros funcionais, somada às incertezas e mau funcionamento de algumas unidades da Superintendência provavelmente acarretaram maiores custos na execução de projetos e na realização das obras, decorrentes do menor aprimoramento técnico necessário no planejamento e pela menor eficiência da fiscalização exercida nas suas execuções.

Serviços e Obras Delegados

Obras e serviços delegados estão inseridos na esfera de atuação da AGERBA, que tem competência para regular, controlar e fiscalizar a qualidade dos serviços públicos concedidos, permissionados e autorizados e em alguns casos[16], licitar e contratar as concessões e permissões para sua prestação.

Nesse sentido, a AGERBA estabelece a regulação sobre parâmetros técnicos, econômicos e financeiros que devem ser seguidos na prestação dos serviços por ela regulados e fiscaliza sua aplicação.

Em geral, os parâmetros técnicos (normas e procedimentos) são estabelecidos pela SIT, que detém a competência legal para estabelecer os requisitos técnicos para a elaboração dos projetos, a execução das obras e de operação dos serviços de transporte.

A proposição e a condução da ação política de delegação de obras e serviços é atribuição da SEINFRA, com o apoio da Superintendência de Planejamento em Logística de Transporte e Intermodalismo.

Definidos os serviços que deverão ser delegados, por meio das políticas de Estado, as ações para suas outorgas seguem dois procedimentos distintos:

- Para rodovias e aeródromos, o processo de licitação e outorga é realizado pela SEINFRA, com posterior transferência dos contratos para a AGERBA, para seu controle e fiscalização.
- No caso de terminais rodoviários e hidroviários, a legislação delegou competência à AGERBA para executar todo o processo de delegação e posterior controle e fiscalização.

A articulação entre a SEINFRA, SIT e SUPLOG com a AGERBA para a boa fluidez do processo executivo para a delegação de obras e serviços na área de transportes parece se dar de forma correta.

Alguns pontos, entretanto, merecem ser abordados, principalmente na área de terminais rodoviários e hidroviários, como anteriormente mencionado.

Nas entrevistas realizadas foram comentados problemas de administração de terminais concedidos que são devolvidos ao Estado, gerando custos não previstos para as suas administrações.

Verificou-se, também, uma superposição de atuações entre a SIT e AGERBA na gestão de terminais, onde deveria haver uma segregação de atuação para melhorar a administração dessas unidades de infraestrutura.

Em termos legais, os terminais rodoviários e hidroviários delegados devem ser administrados pela Agência estadual. No entanto, verificou-se que a SIT tem sob sua gestão terminais cedidos aos municípios para exploração e operação. Seria recomendável que todos os terminais que foram objeto de algum tipo de outorga – concessão, permissão ou mesmo delegação de uso – sejam regulados, controlados e fiscalizados pela entidade

[16] Terminais rodoviários e hidroviários, conforme visto anteriormente.

com competência para tal, a AGERBA, para garantir a qualidade dos serviços públicos prestados aos usuários.

Esse procedimento é comum na infraestrutura federal de transportes, vejam-se os portos públicos, onde as instalações delegadas por convênio a estados e municípios permanecem sob o controle regulatório e fiscalizatório da Agência federal que regula o setor.

No caso de devolução de terminais outorgados pelo estado da Bahia, os contratos de concessão e os convênios firmados devem conter cláusulas que disciplinem os mecanismos para essa devolução, resolvendo os problemas anteriormente relatados nas entrevistas.

ANEXO

Quadro 1A - Programa de Construção

Projetos Ordenados por Rodovia/Trecho

RODOVIA	TRECHO	CÓDIGO SRE	TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	EXTENSÃO (km)	TIR (%)	VPL (R$ x 10^6)	INVESTIMENTO (R$ x 10^6) ECONÔMICO	FINANCEIRO
BA046	Ipupiara - Entr. BA152	046EBA0175	Irecê	21,45	16,30	39,98	118,37	151,75
BA046	Vanique - Barra do Mendes	046EBA0170	Irecê	53,61			47,36	60,71
BA225	Iguitu - Uibaí	225EBA0015	Irecê	18,80	52,90	112,16	41,44	53,12
BA245	Ibipitanga - Mocambo	245EBA0100	Bacia do Paramirim	27,96	49,80	422,94	61,39	78,70
BA245	Paratinga - Boquira	245EBA0120	Velho Chico	50,71			114,57	146,89
BA400	Água Fria - Lamarão	400EBA0010	Portal do Sertão	14,54	73,50	136,64	32,85	42,12
BA413	Entr. BR407 (Pedras Altas) - Entr. BA120 (Queimadas)	413EBA0005	Sisal	51,66	22,40	69,86	116,72	149,64
BA470	Entr. BA161 - Entr. Rio São Francisco	470EBA0015	Velho Chico	27,27	60,50	225,51	60,03	76,96
BA470	Entr. Rio São Francisco - Paratinga	470EBA0010	Velho Chico	5,66			12,79	16,39
BA497	Castro Alves - Crussai	497EBA0005	Recôncavo	13,43	15,90	6,30	30,34	38,90
BA497	Crussai - Santo Antônio de Jesus	497EBA0005	Recôncavo	14,49	14,40	4,84	32,74	41,97
BA538	Florestal - Itiúba	538EBA0020	Médio Rio de Contas	10,80	15,00	4,26	24,40	31,28
BA671	Entr. BA263/BA645 - Entr. BA120 (Itaju do Colônia)	671EBA0005	Médio Sudoeste da Bahia	31,46	20,10	27,76	71,08	91,13
BR122	Goiabeira II - Brejo da Caatinga	122BBA0400	Piemonte Norte do Itapicuru	74,95	13,60	28,31	241,91	310,15
BR122	Entr. BA368 - Entr. BR324	122BBA0405	Piemonte Norte do Itapicuru	34,33			93,67	120,09
BR122	Entr. BR324 - Entr. BA368 (Ourolândia)	122BBA0410	Piemonte da Diamantina	37,30	41,50	401,02	120,39	154,35
BR324	ENTR BR-122 (OUROLÂNDIA) - ENTR BA-144 (LAGE)	122BBA0415	Piemonte da Diamantina	32,98			106,45	136,47
BR324	Entr. BA220 (Delfino) - Entr. BR122	324BBA0180	Piemonte da Diamantina	23,67	28,30	72,83	74,79	95,88
BR330	Cascavel - Ibicoara	330BBA0190	Chapada Diamantina	18,79	39,00	109,65	60,65	77,75
BR330	Ibicoara - Triunfo do Sincorá	330BBA0190	Sertão Produtivo	30,58	16,90	28,02	98,70	126,54
BR330	Triunfo do Sincorá - Contendas do Sincorá	330BBA0190	Chapada Diamantina	17,47	43,40	120,27	56,39	72,29
TOTAL				**611,91**	**-**	**1.810,34**	**1.617,02**	**2.073,10**

Nota: Trechos com TIR > 12% ao ano.
Ponte Salvador-Itaparica, em estudo pela SEPLAN, não foi objeto de avaliação econômica.

Quadro 2A - Programa de Pavimentação - Relação dos Trechos

Projetos Ordenados por Rodovia/Trecho

RODOVIA	TRECHO	CÓDIGO SRE	TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	EXTENSÃO (km)	TIR (%)	VPL (R$ x 10^6)	INVESTIMENTO (R$ x 10^6) ECONÔMICO	FINANCEIRO
BA001	BA001 - Entr. BA-274(A) (p/ Canavieiras) - Entr. BA-274(B) (próx. Ouricana)	001EBA01650	Litoral Sul	10,73	65,20	47,83	15,10	19,36
BA001	BA001 - Entr. BA001 (p/ Itacaré) - Barcelos do Sul	001MBA00250	Baixo Sul	10,75	14,40	2,00	14,75	18,92
BA046	BA046 - Entr. BA-431(Mato Verde) - Entr. BA-432 (Canarana)	046EBA01550	Irecê	18,17	24,20	9,52	15,33	19,66
BA046	BA046 - KM526,3 - KM530,6	046EBA01800	Irecê	10,06	18,50	8,82	23,24	29,80
BA046	BA046 - KM526,3 - KM530,6	046EBA01800	Irecê	10,69	18,60	9,54	24,72	31,69
BA046	BA046 - Entr. BR156 (Ibipetum) - Pituba	046MBA00150	Irecê	10,61	12,00	0,02	14,55	18,65
BA052	BA052 - Mundo Novo - Jaguara	052MBA00650	Portal do Sertão	11,64	12,50	0,43	15,98	20,48
BA076	BA076 - Entr. BA676 - Arataca	076MBA00700	Litoral Sul	0,35	17,20	0,24	0,81	1,04
BA084	BA084 - Entr. BA-400 (Agua Fria) - Entr. BA-233(A) (Biritinga)	084EBA00552	Sisal	2,76	15,70	0,79	3,79	4,86
BA084	BA084 - Entr. BA-400 (Agua Fria) - Entr. BA-233(A) (Biritinga)	084EBA00553	Sisal	0,54	14,10	0,09	0,74	0,95
BA084	BA084 - Entr. BA-400 (Agua Fria) - Entr. BA-233(A) (Biritinga)	084EBA00555	Sisal	21,67	14,00	3,35	29,74	38,13
BA120	BA120 - Entr. BA-052 (próximo Serra Preta) - Ipecaetá	120EBA01000	Portal do Sertão	7,24	69,20	38,53	10,71	13,73
BA120	BA120 - Entr. BA-026(B) (Brejões) - Entr. BR-420(A) (Engenheiro Franca)	120EBA01753	Vale do Jiquiriçá	0,63	17,30	0,26	0,86	1,11
BA120	BA120 - Entr. BR-030 (B) (Laje do Banco) - Acesso BR-101(Faz. Pancada Formosa)	120EBA02702	Litoral Sul	9,68	21,90	7,12	13,62	17,46
BA120	BA120 - Acesso BR-101(Faz. Pancada Formosa) - Entr. BA-655 (Ponte de Zinco)	120EBA02750	Litoral Sul	12,77	30,40	16,65	17,96	23,03
BA120	BA120 - Entr. BA-655 (Ponte de Zinco) - Entr. BA-262(A)	120EBA02800	Litoral Sul	8,20	12,90	0,28	6,92	8,87
BA120	BA120 - Entr. BA-667/BA-671 (A) (Itaju do Colônia) - Entr. BA-671 (B) (Itaju do Colônia)	120EBA03210	Litoral Sul	0,57	170,50	9,62	0,80	1,03
BA126	BA126 - Entr. BA-284(A) (p/ Nova Alegria) - Entr. BA-284(B) (Nova Alegria)	126EBA00150	Extremo Sul	8,38	28,60	20,08	19,36	24,82
BA130	BA130 - KM251,2 - KM262,2	130EBA01051	Piemonte do Paraguaçu	0,30	41,70	1,39	0,69	0,89
BA130	BA130 - KM251,2 - KM262,2	130EBA01053	Piemonte do Paraguaçu	1,61	29,50	4,16	3,72	4,77
BA130	BA130 - Entr. BR-030 (B) (p/ Ibitupã) - Entr. BA-660 (Ibitupã)	130EBA02150	Médio Sudoeste da Bahia	7,69	22,30	11,05	17,77	22,78
BA142	BA142 - Entr. BA148 - Arapiranga	142MBA00100	Chapada Diamantina	15,29	14,60	2,89	20,99	26,90
BA144	BA144 - FIM DA PAVIMENTA10O (JUNCOS) - ABREUS (FIM DA IMPLANTANCO)	144EBA00155	Piemonte Norte do Itapicuru	23,58	15,80	6,77	32,36	41,49
BA144	BA144 - ABREUS (FIM DA IMPLANTASOO) - ENTR BA-220 (BREJO DA CAATINGA)	144EBA00158	Piemonte Norte do Itapicuru	58,12	16,10	17,84	79,77	102,27
BA152	BA152 - Vanique - Saudável	152EBA00200	Velho Chico	52,82	12,40	0,58	25,54	32,75
BA152	BA152 - KM112,5 - KM170,5	152EBA00205	Velho Chico	30,92	12,80	1,82	42,44	54,41
BA152	BA152 - KM170,5 - KM200,5	152EBA00250	Chapada Diamantina	29,96	12,90	2,04	41,12	52,72
BA152	BA152 - ENTR BA-152(B) (NOVO HORIZONTE) - IBIAJARA	152EBA00400	Chapada Diamantina	20,67	36,20	77,05	47,76	61,23
BA152	BA152 - ENTR BA-152(B) (NOVO HORIZONTE) - IBIAJARA	152EBA00400	Chapada Diamantina	7,36	36,40	27,66	17,01	21,80
BA152	BA152 - IBIAJARA - RIO DO PIRES	152EBA00450	Bacia do Paramirim	10,87	49,30	67,96	25,12	32,20
BA152	BA152 - IBIAJARA - RIO DO PIRES	152EBA00455	Bacia do Paramirim	7,07	25,40	13,81	16,34	20,94
BA156	BA156 - Santa Luzia - Entr. BA-611	156EBA00903	Sertão Produtivo	35,62	22,90	54,90	82,30	105,51
BA160	BA160 - ENTR BA-161(B) (INÍCIO TRAV RIO S FRANCISCO) (BARRA) - ENTR BA-160(A) (FIM TRAV)	160EBA00403	Velho Chico	1,63	12,20	0,05	3,77	4,83
BA160	BA160 - Entr. BR-349/BR-430 (próximo Bom Jesus da Lapa) - Rio das Rãs	160EBA00750	Velho Chico	59,94	25,50	64,89	84,33	108,11
BA160	BA160 - Rio das Rãs - Entr. BR-030(A)	160EBA00801	Velho Chico	16,36	25,30	17,45	23,02	29,51
BA160	BA160 - Malhada Grande - Entr. BA160 (p/ Parateca)	160MBA00200	Sertão Produtivo	19,60	13,70	4,17	45,29	58,06
BA160	BA160 - Entr. BA160 (P/ Malhada Grande) - Espraiado	160MBA00250	Sertão Produtivo	1,68	16,20	0,93	3,88	4,98
BA210	BA210 - Entr. BA-311 (Barra do Tarrachil) - Abaré	210EBA00401	Itaparica	12,46	22,60	5,27	10,52	13,48
BA210	BA210 - Entr. BA-311 (Barra do Tarrachil) - Abaré	210EBA00402	Itaparica	8,71	15,50	1,13	7,35	9,42

continuação do Quadro 2A

RODOVIA	TRECHO	CÓDIGO SRE	TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	EXTENSÃO (km)	TIR (%)	VPL (R$ x 10^6)	INVESTIMENTO (R$ x 10^6) ECONÔMICO	FINANCEIRO
BA220	BA220 - Lagoa do Guedes - Entr. BR-116 (A) (Euclides da Cunha)	220EBA00401	Semiárido Nordeste II	9,00	14,40	1,60	12,35	15,84
BA220	BA220 - Lagoa do Guedes - Entr. BR-116 (A) (Euclides da Cunha)	220EBA00402	Semiárido Nordeste II	10,86	13,40	1,14	14,91	19,11
BA220	BA220 - Entr. BA-120(B) (Pedra Vermelha) - Andorinha	220EBA00550	Sisal	40,40	13,80	5,21	55,45	71,09
BA220	BA220 - Entr. BA-144 (B) (Tiquara) - Entr. BR-122 (Brejão da Caatinga)	220EBA00901	Piemonte Norte do Itapicuru	1,52	25,60	2,91	3,51	4,50
BA220	BA220 - Entr. BR-122 (Brejão da Caatinga) - Entr. BR-324/Ba370 (Upamirim)	220EBA00951	Piemonte Norte do Itapicuru	0,97	40,30	4,19	2,24	2,87
BA220	BA220 - Entr. BR-122 (Brejão da Caatinga) - Entr. BR-324/Ba370 (Upamirim)	220EBA00952	Piemonte Norte do Itapicuru	36,29	39,80	152,05	83,86	107,51
BA220	BA220 - Entr. BR324 - Laje	220MBA00050	Piemonte Norte do Itapicuru	41,22	12,80	3,93	95,23	122,09
BA225	BA225 - Entr. BA-438(A) (Iguitu) - Entr. BA-438(B) (p/ Itaguaçu da Bahia)	225EBA00200	Irecê	14,28	19,00	13,56	32,99	42,30
BA225	BA225 - Entr. BA-438(B) (p/ Itaguaçu da Bahia) - Entr. BR-330(A)/BA-152 (Gentio do Ouro)	225EBA00251	Irecê	31,47	18,90	29,12	72,71	93,22
BA225	BA225 - Entr. BA-438(B) (p/ Itaguaçu da Bahia) - Entr. BR-330(A)/BA-152 (Gentio do Ouro)	225EBA00252	Irecê	4,52	19,10	4,35	10,44	13,39
BA233	BA233 - Entr. BA-403(Sátiro Dias) - Entr. BA-084(A) (p/ Biritinga)	233EBA00551	Litoral Norte e Agreste Baiano	8,49	19,50	8,53	19,62	25,15
BA233	BA233 - Pé de Serra - Entr. BA-052/BA-414 (Ipirá)	233EBA01051	Bacia do Jacuípe	11,13	59,00	89,05	25,73	32,98
BA233	BA233 - Pé de Serra - Entr. BA-052/BA-414 (Ipirá)	233EBA01052	Bacia do Jacuípe	30,74	45,40	166,70	71,04	91,08
BA233	BA233 - Pé de Serra - Entr. BA-052/BA-414 (Ipirá)	233EBA01053	Bacia do Jacuípe	1,76	29,20	4,56	4,07	5,21
BA233	BA233 - Entr. BA084 - Entr. BA233 (Sátiro Dias)	233MBA00050	Litoral Norte e Agreste Baiano	9,26	17,00	6,11	21,39	27,43
BA245	BA245 - Entr. BA-142(B) - Entr. BA-144 (p/ Guiné)	245EBA00650	Chapada Diamantina	13,16	18,70	3,64	11,11	14,24
BA245	BA245 - Entr. BA-144 (p/ Guiné) - Entr. BA-847 (Nova Colina)	245EBA00700	Chapada Diamantina	26,34	15,70	3,90	22,23	28,50
BA245	BA245 - Entr. BA-847 (Nova Colina) - Entr. BR-122/BA-148 (Boninal)	245EBA00751	Chapada Diamantina	0,52	16,50	0,09	0,44	0,56
BA245	BA245 - Entr. BA-847 (Nova Colina) - Entr. BR-122/BA-148 (Boninal)	245EBA00752	Chapada Diamantina	1,24	23,50	0,60	1,05	1,34
BA245	BA245 - Entr. BA-847 (Nova Colina) - Entr. BR-122/BA-148 (Boninal)	245EBA00754	Chapada Diamantina	6,28	15,60	0,90	5,30	6,79
BA245	BA245 - Entr. BR-349/BA-152 (Ibitiara) - Mocambo	245EBA00950	Chapada Diamantina	22,78	29,80	32,81	32,05	41,09
BA245	BA245 - Entr. BR-349/BA-476 (Ibipitanga) - Entr. BA-156(A)	245EBA01050	Bacia do Paramirim	22,11	38,20	92,79	51,09	65,50
BA250	BA250 - Entr. BA-120(B) (p/ Três Braços) - Entr. BA-536/BA-552 (Agência Vieira)	250EBA00350	Vale do Jiquiriçá	22,60	19,00	12,90	31,02	39,77
BA263	BA263 - Condeúba - Feirinha	263EBA00250	Vitória da Conquista	16,01	18,50	14,08	36,99	47,42
BA263	BA263 - Entr. BA-156(B) (p/ Licínio de Almeida) - Entr. BR-122 (Urandi)	263EBA00751	Sertão Produtivo	18,63	21,50	25,10	43,05	55,19
BA263	BA263 - Entr. BA-156(B) (p/ Licínio de Almeida) - Entr. BR-122 (Urandi)	263EBA00752	Sertão Produtivo	1,17	13,30	0,20	2,70	3,47
BA263	BA263 - Entr. BA-156(B) (p/ Licínio de Almeida) - Entr. BR-122 (Urandi)	263EBA00753	Sertão Produtivo	0,47	21,30	0,62	1,09	1,39
BA263	BA263 - Entr. BR263 (p/ Condeúba) - Feirinha	263MBA00200	Vitória da Conquista	3,05	18,50	2,69	7,05	9,03
BA270	BA270 - KM118,8 - KM127,5	270EBA00600	Médio Sudoeste da Bahia	19,26	17,20	13,24	44,50	57,05
BA270	BA270 - Nova Brasília - Entr. BA-634 (Ribeirão do Largo)	270EBA01000	Vitória da Conquista	20,08	13,60	2,46	27,56	35,33
BA270	BA270 - Entr. BA-637 (p/ Boa Vista do Tapera) - Entr. BA-632 (Encruzilhada)	270EBA01100	Vitória da Conquista	15,22	33,10	49,32	35,17	45,09
BA270	BA270 - KM325 - KM368,1	270EBA01150	Vitória da Conquista	45,33	33,30	148,97	104,74	134,28
BA274	BA274 - Entr. BA-001(B) (Próximo à Ouricana) - Entr. BA-982 (Santa Maria Eterna)	274EBA00151	Litoral Sul	5,02	62,80	21,32	7,06	9,06
BA274	BA274 - Entr. BA-001(B) (Próximo à Ouricana) - Entr. BA-982 (Santa Maria Eterna)	274EBA00152	Litoral Sul	43,13	180,00	768,33	60,82	77,98
BA274	BA274 - Entr. BA-982 (Santa Maria Eterna) - Entr. BR-101(A)	274EBA00200	Costa do Descobrimento	15,55	193,80	317,48	21,93	28,12
BA274	BA274 - ENTR BA 636(P/ - ENTR BR 367/BA	274EBA00450	Médio Sudoeste da Bahia	13,66	19,00	7,46	18,75	24,04
BA284	BA284 - Entr. BR-101(próximo Itamaraju) - Entr. BA690 (p/ Pirajá)	284EBA00050	Extremo Sul	22,86	22,90	19,39	32,16	41,23
BA305	BA305 - Minuim - Entr. BA-386 (Pedro Alexandre)	305EBA00152	Semiárido Nordeste II	0,66	16,60	0,40	1,52	1,95
BA305	BA305 - Entr. BA-386(A) (Pedro Alexandre) - Entr. BA-386(B)	305EBA00200	Semiárido Nordeste II	27,73	16,80	17,64	64,07	82,14
BA351	BA351 - ACESSO A MANSIDBO - ENTR BR-330 (ACESSO A BURITIRAMA)	351EBA00050	Bacia do Rio Grande	1,73	48,00	10,30	4,00	5,13

continuação do Quadro 2A

RODOVIA	TRECHO	CÓDIGO SRE	TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	EXTENSÃO (km)	TIR (%)	VPL (R$ x 10^6)	INVESTIMENTO (R$ x 10^6) ECONÔMICO	FINANCEIRO
BA351	BA351 - ACESSO A SANTA RITA DE CDSSIA - ACESSO A MANSIDRO	351EBA00051	Bacia do Rio Grande	9,08	47,40	52,56	20,98	26,90
BA351	BA351 - ACESSO A SANTA RITA DE CDSSIA - ACESSO A MANSIDRO	351EBA00052	Bacia do Rio Grande	24,43	46,80	138,11	56,45	72,37
BA351	BA351 - ENTR BR-020/BA-351(A) (BURITIRAMA) - ENTR BA-161(A)/351(B) (ESTREITO)	351EBA00151	Velho Chico	57,16	15,80	16,58	78,45	100,58
BA351	BA351 - ENTR BR-020/BA-351(A) (BURITIRAMA) - ENTR BA-161(A)/351(B) (ESTREITO)	351EBA00152	Velho Chico	2,19	12,50	0,13	5,06	6,49
BA370	BA370 - Entr. BR-324/BA-220 (Upamirim) - Entr. BA-368/BA-369 (Umburanas)	370EBA00051	Piemonte da Diamantina	5,19	28,20	12,17	11,99	15,37
BA370	BA370 - Entr. BR-324/BA-220 (Upamirim) - Entr. BA-368/BA-369 (Umburanas)	370EBA00052	Piemonte da Diamantina	25,44	27,40	56,22	58,78	75,36
BA370	BA370 - KM45 - KM81	370EBA00101	Piemonte da Diamantina	1,86	27,50	4,16	4,30	5,51
BA396	BA396 - Jandaíra - Entr. BA099(A) (Cachoeira do Itanhi)	396EBA00250	Litoral Norte e Agreste Baiano	30,18	15,30	3,77	25,47	32,65
BA400	BA400 - Entr. BA-505(p/ Imbé)/ Acesso Cardeal da Silva - Entr. BA-099	400EBA00500	Litoral Norte e Agreste Baiano	32,79	15,90	4,84	27,67	35,48
BA402	BA402 - São Nicolau - Entr. BR-116 (km 392,6/próximo Santa Bárbara)	402EBA00102	Portal do Sertão	7,08	15,60	3,37	16,36	20,97
BA408	BA408 - Entr. BA-120/BA-383 (Santa Luz) - Entr. BR-116 (Araci)	408EBA00101	Sisal	0,55	72,30	5,32	1,27	1,63
BA408	BA408 - Entr. BR-116 (Araci) - Entr. BA-411 (Salgadália)	408EBA00151	Sisal	1,15	50,50	6,86	2,66	3,41
BA408	BA408 - Entr. BR-116 (Araci) - Entr. BA-411 (Salgadália)	408EBA00153	Sisal	27,12	15,30	11,37	62,66	80,33
BA411	BA411 - Entr. BR-349(Barrocas) - Entr. BA408 (Salgadália)	411EBA00100	Sisal	16,78	37,60	64,10	38,77	49,71
BA411	BA411 - Joazeiro - Entr. BA-233 (Ichu)	411EBA00300	Sisal	13,61	31,90	39,10	31,45	40,32
BA413	BA413 - Entr. BA-120 (Queimadas) - Entr. BA-408 (Riacho da Onça)	413EBA00100	Sisal	31,70	15,10	6,57	44,59	57,17
BA413	BA413 - Entr. BA-408 (Riacho da Onça) - Pereira	413EBA00151	Sisal	6,24	13,70	1,33	14,42	18,48
BA414	BA414 - CAPELA DO ALTO ALEGRE - PINTADAS	414EBA00100	Bacia do Jacuípe	24,16	58,70	195,04	56,84	72,88
BA422	BA422 - Entr. BR-407/BA-130 (próximo Várzea da Roça) - Morrinhos	422EBA00050	Bacia do Jacuípe	12,40	18,30	5,61	17,44	22,36
BA422	BA422 - Entr. BA-417 (Várzea do Poço) - Entr. BA-425 (Itapura)	422EBA00151	Bacia do Jacuípe	1,16	19,00	1,12	2,68	3,44
BA427	BA427 - Entr. BA-144(B) (p/ Afrânio Peixoto) - Entr. BA-432 (Várzea do Cêrco)	427EBA00202	Chapada Diamantina	5,54	19,90	1,87	4,68	5,99
BA431	BA431 - Entr. BA-428 (Belo Campo) - Entr. BA-046 (Mato Verde)	431EBA00200	Irecê	18,19	16,90	3,60	15,35	19,68
BA432	BA432 - Entr. BR-122 (Segredo) - Entr. BA-427 (Várzea do Cêrco)	432EBA00251	Irecê	6,38	14,60	0,67	5,38	6,90
BA434	BA434 - Central - Hidrolândia	434EBA00100	Irecê	15,55	56,30	61,49	21,88	28,05
BA434	BA434 - Entr. BA-225(Uibaí) - Entr. BA-148 (Ibititá)	434EBA00200	Irecê	32,51	116,40	376,77	45,81	58,73
BA434	BA434 - KM86,1 - KM95,1	434EBA00350	Irecê	8,96	54,80	63,61	20,71	26,55
BA438	BA438 - KM5,8 - KM62,8	438EBA00101	Irecê	0,63	21,80	0,50	0,86	1,11
BA463	BA463 - Entr. BR-430(km 94,4 p/ Várzeas) - Várzeas	463EBA00050	Bacia do Rio Grande	11,22	25,50	22,40	25,92	33,24
BA466	BA466 - Entr. BR-242 (Cantinho) - Mariquitas	466EBA00050	Bacia do Rio Corrente	26,05	15,50	12,00	60,19	77,16
BA466	BA466 - Mariquitas - Tabocas do Brejo Velho	466EBA00100	Bacia do Rio Corrente	43,31	14,70	15,16	100,06	128,28
BA488	BA488 - KM0 - KM24,6	488EBA00050	Piemonte do Paraguaçu	23,61	42,10	111,23	54,56	69,95
BA490	BA490 - Entr. BA490 - Rafael Jambeiro	490EBA00100	Piemonte do Paraguaçu	27,08	46,90	63,07	28,07	35,99
BA490	BA490 - KM18,9 - KM47,9	490EBA00105	Piemonte do Paraguaçu	17,06	44,80	48,71	24,02	30,79
BA494	BA494 - Entr. BA-491 (Cabaceiras do Paraguaçu) - São José do Itaporã	494EBA00050	Recôncavo	11,50	19,50	12,01	26,57	34,06
BA503	BA503 - Pedrão - Entr. BA084(A) (p/ Coração de Maria)	503EBA00150	Litoral Norte e Agreste Baiano	13,05	41,50	57,86	30,16	38,67
BA511	BA511 - Capoeiruçu - Entr. BR-420(Cachoeira)	511EBA00102	Recôncavo	4,11	37,30	10,46	5,79	7,42
BA516	BA516 - Entr. BR-110 - Buracica	516EBA00051	Litoral Norte e Agreste Baiano	10,07	32,40	16,38	14,17	18,16
BA516	BA516 - Entr. BR-110 - Buracica	516EBA00052	Litoral Norte e Agreste Baiano	9,15	13,10	0,71	12,87	16,50
BA520	BA520 - Entr. BA-506 (Areal) - Entr. BA-099 (Acesso Massarandupió)	520EBA00050	Litoral Norte e Agreste Baiano	8,17	12,30	0,11	6,89	8,84
BA536	BA536 - Acesso Novo Horizonte - Entr. BA-250/BA-552 (Agência Vieira)	536EBA00100	Vale do Jiquiriçá	2,89	13,30	0,28	4,07	5,21

continuação do Quadro 2A

RODOVIA	TRECHO	CÓDIGO SRE	TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	EXTENSÃO (km)	TIR (%)	VPL (R$ x 10^6)	INVESTIMENTO (R$ x 10^6) ECONÔMICO	FINANCEIRO
BA545	BA545 - KM17 - KM36	545EBA00200	Vale do Jiquiriçá	9,76	22,90	8,67	13,40	17,18
BA551	BA551 - Guloso - Entr. BR-330/BA-650 (Ipiaú)	551EBA00100	Médio Rio de Contas	12,87	14,30	1,16	10,86	13,93
BA558	BA558 - Itajuru - Entr. BA-130 (A) (próximo Itajuru)	558EBA00100	Médio Rio de Contas	1,76	30,90	2,64	2,48	3,17
BA563	BA563 - Entr. BA-148 (km 318,9/ próximo Abaíra) - João Correia	563EBA00050	Chapada Diamantina	5,21	12,90	0,35	7,15	9,17
BA563	BA563 - KM10,8 - KM25,8	563EBA00155	Chapada Diamantina	22,60	26,40	46,50	52,22	66,95
BA564	BA564 - Entr. BA-142 (próximo Acesso Cascavel) - Fazenda Paiol	564EBA00050	Chapada Diamantina	8,44	22,60	12,48	19,50	25,00
BA564	BA564 - Fazenda Paiol - Brejo de Cima	564EBA00100	Chapada Diamantina	14,13	18,10	3,79	11,93	15,29
BA569	BA569 - Entr. BA-152 (Itanagé) - São Timóteo	569EBA00050	Sertão Produtivo	23,06	30,90	65,28	53,28	68,31
BA572	BA572 - IGUATEMI - ENTR BA 569 (SÃ	572EBA00100	Sertão Produtivo	25,75	22,00	17,84	29,44	37,74
BA573	BA573 - ENTR BR 430(B)/ - MATINA	573EBA00300	Velho Chico	36,61	12,80	2,05	50,25	64,42
BA575	BA575 - Entr. BA-172 (próximo Santana) - Porto Novo	575EBA00050	Bacia do Rio Corrente	31,69	34,00	108,57	73,23	93,88
BA594	BA594 - Entr. BR-135(Cocos) - km 99,9	594EBA00050	Bacia do Rio Corrente	103,23	61,10	7,20	1,90	2,43
BA611	BA611 - Brejinho das Ametistas - Entr. BA-156 (km 436,2)	611EBA00100	Sertão Produtivo	10,89	22,30	15,67	25,16	32,26
BA632	Entr. BR116 - Cercadinho	632MBA00100	Vitória da Conquista	7,87	46,40	45,25	18,18	23,31
BA633	BA633 - Entr. BA-680 (Faz. Salvador) - Entr. BA-274 (km 104,3)	633EBA00050	Médio Sudoeste da Bahia	25,39	30,40	37,22	35,72	45,79
BA636	BA636 - Entr. BA-270 (Itarantim) - Entr. BR-251 (p/ Ribeirão do Salto)	636EBA00050	Médio Sudoeste da Bahia	10,13	18,50	5,14	13,90	17,83
BA645	BA645 - Entr. BA-262 (Nova Canaã) - Entr. BR-415 (p/ Icaraí)	645EBA00050	Médio Sudoeste da Bahia	6,84	30,30	18,54	15,80	20,26
BA645	BA645 - Entr. BR-415 (p/ Icaraí) - Itajaí	645EBA00100	Médio Sudoeste da Bahia	14,34	30,50	39,32	33,13	42,48
BA646	BA646 - Barra Nova - Caatiba	646EBA00050	Médio Sudoeste da Bahia	25,29	42,40	120,66	58,47	74,96
BA651	BA651 - KM0 - KM8	651EBA00050	Litoral Sul	5,27	19,90	5,50	12,18	15,61
BA655	BA655 - Entr. BA-262 (Uruçuca) - Entr. BR-101 (km 481,9)	655EBA00150	Litoral Sul	8,37	22,50	12,17	19,34	24,79
BA662	BA662 - Entr. BA-974 (Jacaraci) - Entr. BR-251/BA-270 (Camacã)	662EBA00102	Litoral Sul	0,73	12,90	0,04	1,03	1,32
BA670	BA670 - Entr. BA670 (P/ Ponto Norte) - Riacho Caracol	670MBA00050	Médio Sudoeste da Bahia	9,89	19,30	9,72	22,85	29,30
BA671	BA671 - Entr. BA-120 (B) (Itaju do Colônia) - Entr. BA-662 (Palmira)	671EBA00100	Litoral Sul	16,69	99,90	152,35	23,50	30,13
BA671	BA671 - Entr. BA-662 (Palmira) - Entr. BA-663 (p/ Areia Branca)	671EBA00150	Litoral Sul	10,82	43,90	28,53	15,22	19,52
BA671	BA671 - Entr. BA-663 (p/ Areia Branca) - Jussari	671EBA00200	Litoral Sul	4,31	40,20	9,93	6,06	7,77
BA672	BA672 - Entr. BA-682 (p/ Arataca) - Entr. BA-270(A) (Santa Luzia)	672EBA00100	Litoral Sul	3,49	16,70	0,63	2,95	3,78
BA697	BA697 - Entr. BR-418 (p/ Helvécia) - Entr. BA-001 (km 800,8)	697EBA00050	Extremo Sul	34,20	18,90	9,63	28,86	37,00
BA782	BA782 - Entr. BA-099 (km 173,7) - Costa Azul	782EBA00051	Litoral Norte e Agreste Baiano	10,36	46,60	55,35	23,94	30,69
BA782	BA782 - Entr. BA-099 (km 173,7) - Costa Azul	782EBA00052	Litoral Norte e Agreste Baiano	1,34	46,30	7,04	3,10	3,97
BA788	BA788 - Entr. BA-400 (próximo Lamarão) - Salgado	788EBA00052	Sisal	1,98	15,30	0,25	1,68	2,15
BA846	BA846 - Entr. BA-148 (km 232,5) - Olhos d'Água do Basílio	846EBA00050	Chapada Diamantina	14,65	17,20	5,81	20,61	26,42
BA940	BA940 - Lagoa Real - Entr. BA-572	940EBA00100	Sertão Produtivo	14,18	24,00	24,41	32,76	42,00
BA969	BA969 - Entr. BA-262 (União Queimada) - Pimenteira	969EBA00050	Litoral Sul	14,66	12,10	0,13	20,62	26,44
BR020	BR020 - Entr. BA-449 (1) - Entr. BA-449 (2)	020BBA02803	Bacia do Rio Grande	1,84	25,80	3,89	4,34	5,56
BR020	BR020 - Acesso São José do Rio Grande - Entr. BA-449	020BBA02804	Bacia do Rio Grande	9,14	25,70	19,07	21,50	27,56
BR020	BR020 - Entr. BR-135 - Acesso São José do Rio Grande	020BBA02805	Bacia do Rio Grande	12,71	25,80	26,79	29,90	38,33
BR020	BR020 - Acesso Mansidão - Acesso Baluarte	020BBA03001	Bacia do Rio Grande	42,05	49,10	256,35	97,17	124,58
BR020	BR020 - DIV PI/BA - ENTR BR-020/BA-351(A) (BURITIRAMA)	020BBA03002	Bacia do Rio Grande	15,99	63,70	142,46	36,96	47,38
BR020	BR020 - KM0 - KM56	020BBA03003	Bacia do Rio Grande	55,89	81,90	669,61	133,65	171,35

continuação do Quadro 2A

RODOVIA	TRECHO	CÓDIGO SRE	TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	EXTENSÃO (km)	TIR (%)	VPL (R$ x 10^6)	INVESTIMENTO (R$ x 10^6) ECONÔMICO	FINANCEIRO
BR020	BR020 - ACESSO A NOVA HOLANDA - ENTR BR-235 (P/CAMPO ALEGRE DE LOURDES)	020BBA03100	Sertão do São Francisco	21,81	81,70	260,52	52,15	66,86
BR020	BR020 - ACESSO A NOVA HOLANDA - ENTR BR-235 (P/CAMPO ALEGRE DE LOURDES)	020BBA03502	Sertão do São Francisco	46,82	81,80	560,23	112,01	143,60
BR020	BR020 - ACESSO A NOVA HOLANDA - ENTR BR-235 (P/CAMPO ALEGRE DE LOURDES)	020BBA03503	Sertão do São Francisco	17,61	80,60	206,04	42,06	53,93
BR030	BR030 - ENTR BR-030(A) (COCOS) - ENTR BR-030(B) (DIV BA/MG)	030BBA02251	Bacia do Rio Corrente	2,07	38,90	8,87	4,78	6,13
BR030	BR030 - ENTR BR-030(A) (COCOS) - ENTR BR-030(B) (DIV BA/MG)	030BBA02252	Bacia do Rio Corrente	19,17	35,10	68,90	44,30	56,79
BR030	BR030 - ENTR BR-135(B)/BA-594(A) (COCOS) - ENTR BA-601(A) (FEIRA DA MATA)	030BBA02300	Bacia do Rio Corrente	32,95	16,60	20,45	76,13	97,60
BR030	BR030 - Entr. BA-601 (Feira da Mata) - Entr. BA-594/601 (Acesso à Juvenília/MG)	030BBA02350	Velho Chico	14,67	17,00	9,70	33,89	43,45
BR030	BR030 - Entr. BA-594/601 (Acesso à Juvenília/Mg) - Acesso à Carinhanha	030BBA02360	Velho Chico	43,64	17,00	29,03	100,82	129,26
BR030	BR030 - FIM TRAV RIO GAVIMO - MIRANTE	030BBA03704	Sertão Produtivo	18,55	54,70	135,39	42,89	54,98
BR030	BR030 - Entr. BR-407/BA-026/142 (Sussuarana) - Acesso Mirante (Caetanos)	030BBA03706	Sertão Produtivo	23,58	135,50	533,40	54,58	69,97
BR030	BR030 - Entr. BR-407/BA-026/142 (Sussuarana) - Acesso Mirante (Caetanos)	030BBA03801	Vitória da Conquista	18,75	138,00	435,33	43,40	55,64
BR030	BR030 - Entr. BR-407/BA-026/142 (Sussuarana) - Acesso Mirante (Caetanos)	030BBA03802	Vitória da Conquista	2,76	142,40	66,19	6,59	8,44
BR030	BR030 - Fim Pavimentação - Entr. BA-644 (Início Pavimentação)	030BBA03953	Médio Rio de Contas	0,34	379,70	24,18	0,84	1,08
BR030	BR030 - Entr. BA-130 (p/ Ibiupâ) - Entr. BA-656 (?)	030BBA04122	Litoral Sul	30,75	20,20	20,05	42,20	54,11
BR030	BR030 - KM0 - KM10	030BBA04141	Litoral Sul	10,32	20,30	3,45	8,71	11,17
BR030	BR030 - KM0 - KM9	030BBA04142	Litoral Sul	8,88	21,10	3,27	7,49	9,61
BR030	BR030 - KM0 - KM5	030BBA04301	Litoral Sul	4,74	24,80	8,45	10,95	14,04
BR030	BR030 - Entr. BR-101 (Aurelino Leal) - Entr. BR-101 (Ubaitaba)	030BBA04502	Litoral Sul	3,72	24,90	6,66	8,59	11,02
BR030	BR030 - Entr. BR342 (Malhada) - Canabrava	030MBA00350	Velho Chico	30,11	13,10	4,18	69,56	89,19
BR101	BR101 - Entr. BA515 (Estaleiro) - Lustosa	101MBA00550	Portal do Sertão	2,76	13,90	0,39	3,79	4,86
BR116	Tanquinho - Lagedo Alto	116MBA00250	Piemonte do Paraguaçu	16,95	27,60	38,85	39,16	50,21
BR116	BR116 - Entr. BR324 - Rua Real	116MBA00350	Portal do Sertão	2,50	21,50	3,39	5,78	7,41
BR116	Entr. BR324 (A) - KM1,77	116MBA00400	Portal do Sertão	1,77	30,40	5,04	4,09	5,24
BR116	Velanie - Entr. BA632	116MBA00550	Vitória da Conquista	19,82	46,90	117,36	45,80	58,71
BR122	BR122 - Paramirim - Entr. BA-569 (Maniaçu)	122BBA05201	Sertão Produtivo	49,06	149,40	1222,07	117,43	150,55
BR122	BR122 - Entr. BR122 (Canais) - Conquista	122MBA00150	Irecê	9,20	14,20	2,60	21,26	27,25
BR235	BR235 - DIV SE/BA - ENTR BA-084	235BBA01902	Semiárido Nordeste II	6,10	31,30	18,07	14,09	18,07
BR235	BR235 - ENTR BA-084 - ENTR BA-386	235BBA01920	Semiárido Nordeste II	22,00	44,40	113,87	50,84	65,18
BR235	BR235 - ENTR BA-386 - ENTR BR-110	235BBA01940	Semiárido Nordeste II	37,61	46,80	207,99	88,49	113,45
BR235	BR235 - Entr. BR-110 (Jeremoabo) - Entr. BA-392	235BBA02101	Semiárido Nordeste II	4,08	64,10	35,23	9,43	12,09
BR235	BR235 - Entr. BR-110 (Jeremoabo) - Entr. BA-392	235BBA02102	Semiárido Nordeste II	4,38	63,80	37,56	10,12	12,98
BR235	BR235 - Entr. BR-110 (Jeremoabo) - Entr. BA-392	235BBA02103	Semiárido Nordeste II	0,45	54,20	3,02	1,08	1,38
BR235	BR235 - KM0 - KM3	235BBA02105	Semiárido Nordeste II	3,25	22,50	2,36	4,57	5,86
BR235	BR235 - Entr. BR-110 (Jeremoabo) - Entr. BA-392	235BBA02106	Semiárido Nordeste II	68,59	63,30	581,69	158,53	203,25
BR235	BR235 - Entr. BA-120 (Uauá) - Entr. BA-314 (Caldeirão da Serra)	235BBA02501	Sertão do São Francisco	19,49	65,50	173,26	45,05	57,76
BR235	BR235 - Entr. BA-120 (Poço de Fora) - Pinhões	235BBA02540	Sertão do São Francisco	12,15	68,10	113,75	28,08	36,01
BR235	BR235 - PINHBES - ENTR BR-122/407/423/BA-210 (DIV BA/PE) (PETROLINA/JUAZEIRO)	235BBA02602	Sertão do São Francisco	68,42	95,80	983,52	158,22	202,85
BR235	BR235 - Entr. BA-161 (p/ Pilão Arcado) - Entr. BR-020 (Campo Alegre de Lourdes)	235BBA03401	Sertão do São Francisco	1,35	84,90	16,98	3,23	4,14
BR235	BR235 - Entr. BA-161 (p/ Pilão Arcado) - Entr. BR-020 (Campo Alegre de Lourdes)	235BBA03402	Sertão do São Francisco	1,55	67,60	14,55	3,58	4,59
BR235	BR235 - Entr. BA-161 (p/ Pilão Arcado) - Entr. BR-020 (Campo Alegre de Lourdes)	235BBA03403	Sertão do São Francisco	59,49	79,20	675,77	142,28	182,41

continuação do Quadro 2A

RODOVIA	TRECHO	CÓDIGO SRE	TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	EXTENSÃO (km)	TIR (%)	VPL (R$ x 10^6)	INVESTIMENTO (R$ x 10^6) ECONÔMICO	FINANCEIRO
BR235	BR235 - Entr. BA-161 (p/ Pilão Arcado) - Entr. BR-020 (Campo Alegre de Lourdes)	235BBA03404	Sertão do São Francisco	33,72	79,70	386,18	80,65	103,39
BR242	BR242 - ENTR BA-120(A)/493 (CASTRO ALVES) - ENTR BR-116/BA-120(B) (P/PARAGUAÇU)	242BBA00600	Piemonte do Paraguaçu	22,81	44,20	117,47	52,71	67,58
BR251	BR251 - Entr. BR-415 (Ilhéus) - Entr. BR-101 (Buerarema)	251BBA00101	Litoral Sul	7,55	36,90	28,31	17,45	22,37
BR251	BR251 - Entr. BA-270 (Pau Brasil) - Rio Pardo	251BBA00900	Litoral Sul	17,27	22,10	23,62	39,90	51,16
BR251	BR251 - Rio Pardo - Entr. BA-270 (Potiraguá)	251BBA01000	Médio Sudoeste da Bahia	24,35	23,00	37,17	56,26	72,13
BR330	BR330 - ENTR BR-122(B)ÇÕ42(B)/349(B) (SEABRA) - GUIN	330BBA01701	Chapada Diamantina	13,79	39,60	58,48	31,86	40,85
BR330	BR330 - ENTR BR-122(B)ÇÕ42(B)/349(B) (SEABRA) - GUIN	330BBA01702	Chapada Diamantina	5,16	43,90	25,86	11,92	15,29
BR330	BR330 - ENTR BR-122(B)ÇÕ42(B)/349(B) (SEABRA) - GUIN	330BBA01703	Chapada Diamantina	29,46	39,50	123,74	68,07	87,27
BR330	BR330 - GUINB - ENTR BA-142ÇÕ45	330BBA01720	Chapada Diamantina	29,18	22,30	41,79	67,42	86,43
BR330	BR330 - ENTR BA-142ÇÕ45 - CASCAVEL	330BBA01800	Chapada Diamantina	33,55	29,60	86,58	77,52	99,38
BR330	BR330 - Entr. BR-407 (Iramaia) - Entr. BA-561 (p/ Triunfo do Sincorá)	330BBA02001	Chapada Diamantina	16,50	23,60	27,20	38,10	48,85
BR330	BR330 - Entr. BR-407 (Iramaia) - Entr. BA-561 (p/ Triunfo do Sincorá)	330BBA02002	Chapada Diamantina	27,15	23,10	42,57	62,73	80,42
BR330	BR330 - Entr. BA-432 - Cisterna	330MBA00100	Irecê	16,04	15,50	4,23	22,01	28,22
BR330	BR330 - Entr. BA-161(A)/351(B) (Estreito) - Início do Trecho Pavimentado	330MBA01050	Velho Chico	2,97	20,60	2,02	4,08	5,23
BR349	BR349 - DIV SE/BA (TOBIAS BARRETO) - SAMBAEBA	349BBA01702	Litoral Norte e Agreste Baiano	6,67	22,60	9,73	15,41	19,76
BR349	BR349 - ENTR BA-084 - ENTR BR-116 (TEOFILVNDIA)	349BBA02100	Sisal	42,15	13,10	5,44	97,38	124,85
BR349	BR349 - Entr. BA-120 (p/ Riachão do Jacuípe) - Entr. BA-412 (p/ Retirolândia)	349BBA02702	Sisal	0,79	16,90	0,50	1,83	2,34
BR349	BR349 - PINTADAS - ENTR BR-407	349BBA03200	Bacia do Jacuípe	36,22	55,60	268,43	85,40	109,49
BR349	BR349 - ENTR BA-052/421 (MUNDO NOVO) - ENTR BA-046/142/424 (UTINGA)	349BBA03304	Piemonte do Paraguaçu	7,09	22,90	11,17	16,38	21,00
BR349	BR349 - Entr. BR349 - Bom Jesus da Lapa	349MBA00100	Velho Chico	2,24	23,50	3,64	5,18	6,64
BR407	BR407 - IBIQUERA - ENTR BA-245(A) (ITAETE)	407BBA04522	Piemonte do Paraguaçu	4,13	14,90	0,90	5,67	7,27
BR407	BR407 - ENTR BA-245(A) (ITAET/) - ENTR BA-245(B) (P/MARCION LIO SOUZA)	407BBA04700	Chapada Diamantina	9,66	17,70	4,27	13,26	17,00
BR418	BR418 - Helvécia - Entr. BA-697	418BBA00160	Extremo Sul	9,16	38,60	36,87	21,17	27,14
BR418	BR418 - Entr. BA-697 - Entr. BR-101	418BBA00300	Extremo Sul	9,89	54,10	66,37	22,86	29,30
BR430	BR430 - ENTR BA-464(A) - LAGOA CLARA	430BBA00500	Bacia do Rio Grande	33,56	24,70	62,34	77,54	99,41
BR430	BR430 - LAGOA CLARA - ENTR BA-172(A)/464(B) (SANTANA)	430BBA00601	Bacia do Rio Corrente	2,40	42,50	11,89	5,55	7,11
BR439	BR439 - DIV ES/BA - TRVS CORA	439BBA00500	Extremo Sul	8,28	15,10	3,34	19,13	24,53
BR439	BR439 - Três Corações - DIV BA/MG	439BBA00800	Extremo Sul	13,28	15,10	5,20	30,68	39,34
MU491	MU491 - Cabaceiras do Paraguaçu	491MBA00060	Recôncavo	0,97	65,10	8,46	2,24	2,88
	TOTAL			**3.752,11**	**-**	**14.399,24**	**6.990,76**	**8.962,51**

Nota: Trechos com TIR > 12 %.

Quadro 3A - Programa de Duplicação

Projetos Ordenados por Rodovia/Trecho

RODOVIA	TRECHO	CÓDIGO SRE	TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	EXTENSÃO (km)	TIR (%)	VPL (R$ x 10^6)	INVESTIMENTO (R$ x 10^6) ECONÔMICO	FINANCEIRO
BA001	Entr. BA-532 (Acesso Itaparica) - Entr. BA-868 (p/ Baiacu)	001EBA0015	Metropolitano de Salvador	6,40	40,50	47,38	30,91	39,63
BA001	Entr. BR-251 (p/ Buerarema) - Olivença	001EBA0135	Litoral Sul	12,14	18,00	16,39	56,21	72,06
BA052	Entr. BA-800(p/ Angical) - Entr. BA-148(A) (Irecê)	052EBA0115	Irecê	1,42	31,90	7,11	6,67	8,55
BA052	Entr. BA-148(A) (Irecê) - Entr. BA-801 (Acesso Irecê)	052EBA0120	Irecê	0,94	18,20	1,35	4,38	5,62
BA093	Entr. BA-524 (Canal de Tráfego) - Entr. BA-512(A) (Acesso Camaçari)	093EBA0010	Metropolitano de Salvador	1,26	13,60	0,41	6,02	7,72
BA093	Entr. BA-512(A) (Acesso Camaçari) - Entr. BA-512(B) (p/ São Sebastião do Passé)	093EBA0015	Metropolitano de Salvador	4,15	18,90	6,48	20,04	25,69
BA093	BA-519(Acesso Dias D'Ávila) - Entr. BA-518 (Acesso Amado Bahia)	093EBA0025	Metropolitano de Salvador	4,47	22,30	10,77	21,59	27,68
BA093	Entr. BA-518 (Acesso Amado Bahia) - Entr. BA-505 (Mata de São João)	093EBA0030	Metropolitano de Salvador	4,26	19,30	6,97	20,57	26,38
BA093	Entr. BA-505 (Mata de São João) - Entr. BR-420 (Pojuca)	093EBA0035	Metropolitano de Salvador	13,53	14,50	7,23	65,34	83,77
BA131	Entr. BR-407/Entr. BA-220(A) (próximo Senhor do Bonfim) - Entr. BA-220 (B) (próximo Antônio Gonçalves)	131EBA0005	Piemonte Norte do Itapicuru	14,57	20,80	28,68	67,91	87,07
BA432	Entr. BA-433 (A) (p/ Lapão) - Entr. BA-433 (B) (p/ Tanquinho)	432EBA0010	Irecê	0,45	22,00	1,05	2,10	2,69
BA503	Acesso Aeroporto de Feira de Santana - Entr. BR-324 (Contorno de Feira de Santana)	503EBA0045	Portal do Sertão	5,49	19,50	9,68	25,59	32,81
BA523	Entr. BA-522(B) - Acesso Mataripe	523EBA0020	Metropolitano de Salvador	1,91	15,10	1,33	9,13	11,70
BA532	Entr. BA-533 (km 0 p/ Amoreiras) - Entr. BA-001 (km 2,6)	532EBA0010	Metropolitano de Salvador	7,40	36,90	47,22	34,75	44,56
BR030	Entr. BA-937 (p/ Pajéu do Vento) - Entr. BR-122/430/BA-256 (Caetité)	030BBA0290	Sertão Produtivo	4,10	14,00	2,67	26,84	34,41
BR101	Entr. BA-275 (Itagimirim) - Entr. BA-989 (p/ Gabiarra)	101BBA1912	Costa do Descobrimento	1,27	20,80	3,94	8,42	10,80
BR116	Entr. BR-324 - Entr. BR-324/BA-502/503 (Feira de Santana)	116BBA0690	Portal do Sertão	8,53	27,20	58,27	58,41	74,89
BR116	Entr. BR-324 - Entr. BR-324/BA-502/503 (Feira de Santana)	116BBA0690	Portal do Sertão	2,93	25,40	17,26	20,06	25,72
BR116	Entr. BR-324 - Entr. BR-324/BA-502/503 (Feira de Santana)	116BBA0690	Portal do Sertão	7,16	20,20	24,47	49,03	62,86
BR116	Entr. BR-324/BA-502/503 (Feira de Santana) - Acesso Contorno de Feira de Santana	116BBA0700	Portal do Sertão	5,65	13,60	2,86	37,22	47,72
BR116	Entr. BR-420/BA-250 (p/ Jaguaquara/Itiruçu) - Entr. BA-555 Baixão (p/ Lafayete Coutinho)	116BBA0832	Vale do Jiquiriçá	19,52	38,70	219,70	133,63	171,32
BR116	KM0 - KM4	116BBA9010	Vitória da Conquista	3,85	40,30	42,80	25,08	32,15
BR116	KM0 - KM5	116BBA9020	Vitória da Conquista	4,90	41,40	56,80	31,92	40,92
BR116	KM0 - KM6	116BBA9030	Vitória da Conquista	6,17	13,40	2,90	40,19	51,52
BR116	KM0 - KM2	116BBA9040	Vitória da Conquista	2,40	18,80	5,62	15,72	20,15
BR324	Entr. BR-116(B)/BA-502/503 (Feira de Santana) - Entr. BA-503	324BBA0340	Portal do Sertão	3,32	21,00	10,43	21,87	28,04
BR324	Entr. BR-116(B)/BA-502/503 (Feira de Santana) - Entr. BA-503	324BBA0340	Portal do Sertão	3,66	17,00	6,06	23,97	30,73
	TOTAL			**151,86**	**-**	**645,83**	**863,57**	**1.107,14**

Nota: Trechos com TIR > 12% ao ano.

Quadro 4A - Programa de Aumento de Capacidade – Adição de Faixas

Projetos Ordenados por Rodovia/Trecho

RODOVIA	TRECHO	CÓDIGO SRE	TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	EXTENSÃO (km)	TIR (%)	VPL (R$ x 10^6)	INVESTIMENTO (R$ x 10^6) ECONÔMICO	FINANCEIRO
BA001	Entr. BA-262 (Ponte do Rio Almada) - Entr. BR-415 (Ilhéus)	001EBA01250	Litoral Sul	1,89	19,30	0,74	2,60	3,33
BA093	Entr. BA-512 (B) (p/ São Sebastião do Passé) - BA-519(Acesso Dias D'Ávila)	093EBA00200	Metropolitano de Salvador	5,41	38,00	7,82	7,44	9,54
BR101	Entr. BA-502 (p/ Conceição da Feira) - Entr. BA-511 (Capoeiruçu)	101BBA15721	Recôncavo	3,07	12,40	0,05	3,23	4,14
BR101	Entr. BA-502 (p/ Conceição da Feira) - Entr. BA-511 (Capoeiruçu)	101BBA15723	Portal do Sertão	4,21	12,60	0,13	4,94	6,33
BR110	Catú - Entr. BR-420 (p/ Pojuca)	110BBA07740	Litoral Norte e Agreste Baiano	3,45	12,80	0,12	4,14	5,31
BR116	ENTR BA-504 (P/SANTANOPOLIS) - ENTR BR-324(A)	116BBA06700	Portal do Sertão	0,67	28,90	9,78	1,31	1,67
BR116	Entr. BA-959 (p/ José Gonçalves) - Entr. BR-407/BA-262 (p/ Pradoso)	116BBA09551	Vitória da Conquista	3,70	40,20	11,45	7,26	9,31
BR324	KM0 - KM2	324BBA90000	Portal do Sertão	2,14	30,00	4,39	4,20	5,38
TOTAL				**24,54**	**-**	**34,48**	**35,10**	**45,00**

Nota: Trechos com TIR > 12% ao ano.

Quadro 5A - Consolidação dos Projetos Ferroviários

TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	TIPO	FERROVIA	DESCRIÇÃO	PRIORIDADE	EXTENSÃO (km)	VALOR (R$ MILHÃO)	STATUS	CONCLUSÃO PREVISTA	PROGRAMA
Bahia	Implantação	FIOL	Construção do Trecho Ferroviário: Ilhéus-Caetité	CP	536,8	3.054,1	Em Obra	2020	PAC/PPI*
Bahia	Implantação	FIOL	Construção do Trecho Ferroviário: Caetité-Barreiras	CP	484,7	3.796,7	Em Obra	Sem previsão	PAC
Bahia	Implantação	FIOL	Construção do Trecho Ferroviário: Barreiras-Figueirópolis (traçado básico em análise face ao traçado alternativo Correntina(BA) - Campinorte/Mara Rosa(GO)	MP	505,5	2.876,0	Planejado	Sem previsão	-
Bahia	Implantação	PIL-BH/S	Construção da Ferrovia Belo Horizonte/MG (Sete Lagoas) - Salvador (Candeias), em bitola de 1,60 m	LP	1.561,4	15.112,1	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	LP	943,2	10.580,7	Planejado	Sem previsão	PIL
Bahia	Implantação	PIL-P/S	Construção da Ferrovia Parnamirim/PE - Salvador (Feira de Santana), em bitola de 1,60 m	LP	580,0	6.702,8	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	580,0	492,9	Planejado	Sem previsão	PPI**
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	922,3	783,7	Planejado	Sem previsão	PPI**
Bahia	Recuperação	FCA - LC	Recuperação da Linha Centro da FCA e desvios, de Salvador (Alagoinhas) a Juazeiro, em bitola de 1,00 m	CP	523,2	444,3	Planejado	Sem previsão	PPI**
Bahia	Recuperação	FCA	Recuperação de ramais e acessos da FCA, em bitola de 1,00 m	CP	55,0	50,5	Planejado	Sem previsão	PPI**
21	Implantação	FCA	Construção do Contorno de Cachoeira/São Félix	CP	17,0	188,0	Paralisado	Sem previsão	PAC
26	Implantação	FCA	Construção da Variante de Camaçari - Araújo Lima	CP	18,7	148,0	Paralisado	Sem previsão	PAC
19	Implantação	FCA	Construção do Ramal de Feira de Santana - Conceição da Feira	CP	30,0	169,0	Planejado	Sem previsão	PNLT
26	Implantação	FCA	Construção do Acesso ao Terminal Dias Branco (TPC)	CP	4,0	25,0	Planejado	Sem previsão	-
10	Implantação	FCA	Construção do Acesso ao Porto de Juazeiro	CP	20,0	128,0	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	75,0	Planejado	Sem previsão	PNLT
			TOTAL		**6.783,8**	**44.626,8**			

Nota: *PPI - Nova
**PPI - Antecipação da renovação da concessão da FCA/VLI

Quadro 6A - Consolidação dos Projetos Portuários

TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	MODAL	TIPO	PORTO	DESCRIÇÃO	PRIORIDADE	EXTENSÃO (km)	VALOR (R$ MILHÃO)	STATUS	CONCLUSÃO PREVISTA	PROGRAMA
26	Portuário	Implantação	Porto de Salvador	Revitalização Progressiva do Porto Antigo	MP	-	*	Planejado	2030	-
26	Portuário	Ampliação	Porto de Salvador	Expansão Progressiva do TECON Salvador	MP	423 m	400,0	Planejado	2035	-
26	Portuário	Ampliação	Porto de Salvador	Ampliação do Quebra-Mar Norte	CP	-	140,0	Planejado	2024	PAC
26	Portuário	Implantação	Porto de Salvador	Desenvolvimento de Projeto Ambiental de acordo com o PDZ	CP	-	5,0	Planejado	2025	-
26	Portuário	Ampliação	Porto de Aratu	Expansão Gradativa do Número de Berços do TGL	MP	300 m	600,0	Planejado	2035	
26	Portuário	Ampliação	Porto de Aratu	Complementação da Dragagem e da Derrocagem no Porto	CP	-	7,0	Planejado	2021	-
26	Portuário	Recuperação	Porto de Aratu	Modernização do TGL Atual	CP	-	50,0	Planejado	2022	-
26	Portuário	Ampliação	Porto de Aratu	Modernização e Ampliação do TGS	CP	700 m	420,0	Planejado	2024	-
26	Portuário	Implantação	Porto de Aratu	Implantação do Cais Multiuso	CP	400 m	350,0	Planejado	2025	-
26	Portuário	Implantação	Porto de Aratu	Implantação de Áreas de Estacionamento e de Triagem para Caminhões	CP	30.000 m²	13,0	Planejado	2019	-
26	Portuário	Recuperação	Porto de Aratu	Recuperação da Conexão Ferroviária	MP	2 km	15,0	Planejado	2026	-
				TOTAL			**2.000,0**			

(*) A cargo da Prefeitura Municipal de Salvador.

Quadro 7A - Consolidação dos Projetos Aeroviários

TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	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	-	36,2	Planejado	2023	PIL
05	Aerovia	Implantação	Ilhéus	Construção de um novo aeroporto em Ilhéus	MP	-	305,0	Planejado	2028	PNLT
16	Aerovia	Implantação	Jacobina	Construção de um novo aeroporto em Jacobina	CP	-	36,2	Planejado	2023	PIL
22	Aerovia	Implantação	Jequié	Construção de um novo aeroporto em Jequié	MP	-	36,2	Planejado	2028	-
21	Aerovia	Implantação	Santo Antônio de Jesus	Construção de aeroporto em Santo Antônio de Jesus	MP	-	27,0	Planejado	2028	PIL
11	Aerovia	Restauração	Barreiras	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Barreiras	MP	-	36,5	Planejado	2028	PIL/PAC
17	Aerovia	Restauração	Cipó	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Cipó	CP	-	7,3	Planejado	2023	PIL
19	Aerovia	Restauração	Feira de Santana	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Feira de Santana	MP	-	31,3	Planejado	2028	PIL
13	Aerovia	Restauração	Guanambi	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Guanambi	CP	-	14,6	Planejado	2023	PIL
02	Aerovia	Restauração	Ibotirama	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Ibotirama	CP	-	5,7	Planejado	2023	PIL
01	Aerovia	Restauração	Irecê	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Irecê	MP	-	25,5	Planejado	2028	PIL
14	Aerovia	Restauração	Itaberaba	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Itaberaba	CP	-	0,6	Planejado	2023	PIL
22	Aerovia	Restauração	Jequié	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Jequié (sitio atual)	CP	-	3,0	Planejado	2023	PIL
03	Aerovia	Restauração	Lençóis	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Lençóis	CP	-	4,1	Planejado	2023	PIL
05	Aerovia	Restauração	Maraú	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Maraú	CP	-	17,9	Planejado	2023	PIL
24	Aerovia	Restauração	Paulo Afonso	Restauração e melhorias do aeroporto de Paulo Afonso	MP	-	7,2	Planejado	2028	-
27	Aerovia	Restauração	Porto Seguro	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Porto Seguro	CP	-	5,9	Planejado	2023	PIL
23	Aerovia	Restauração	Santa Maria da Vitória	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Santa Maria da Vitória	CP	-	0,8	Planejado	2023	PIL
10	Aerovia	Restauração	Sento Sé	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Sento Sé	CP	-	17,9	Planejado	2023	PIL
07	Aerovia	Restauração	Teixeira de Freitas	Restauração, ampliação e melhorias do aeroporto de Teixeira de Freitas	MP	-	8,9	Planejado	2028	PIL
				TOTAL			**627,8**			

Nota: PAC - 8º Balanço do Programa.

Quadro 8A - Consolidação dos Projetos Dutoviários

TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	TIPO	EMPRESA	DESCRIÇÃO	PRIORIDADE	EXTENSÃO (km)	VALOR (R$ MILHÃO)	STATUS	CONCLUSÃO PREVISTA	PROGRAMA
22 - 13	Implantação	BAHIAGÁS	Implantação do Projeto Sudoeste, interligando Itagibá e Brumado, com impacto em 15 municípios da região	CP	306,0	505,0	Em Obra	2022	PPI 2018-2022
26	Implantação	BAHIAGÁS	Construção do Duto de Distribuição Alvopetro	CP	20,0	24,0	Em Obra	2020	PPI 2018-2022
Bahia	Ampliação	BAHIAGÁS	Expansão da Rede de Distribuição da BAHIAGÁS	CP	249,0	150,0	Em Obra	2022	PPI 2018-2022
			TOTAL		**575,0**	**679,0**			

Fonte: BAHIAGÁS.

Consórcio

transplan

APPE
ASSESSORIA PARA
PROJETOS ESPECIAIS