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 11

RELATÓRIO FINAL DA CARTEIRA DE PROJETOS E MODELO DE GESTÃO PARA O PLANEJAMENTO

Setembro/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

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

CELT - Comitê Estadual de Logística de Transportes

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.

FGV - Fundação Getúlio Vargas

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

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

IFR - Instrument Flight Rules

IGP - Índice Geral de Preços

Siglas

INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

LN - Leito Natural

MPF - Ministério Público Federal

NQO - Núcleo de Qualidade das Obras

ORPENE - Oleoduto RLAM-COPENE

ORSUB - Oleoduto Recôncavo-Sul da Bahia

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento

PAPI - Precision Approac Path Indicator

PDAeroBahia - Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia

PDLT - Plano Diretor de Logística de Transportes

PDZ - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento

PETROBRAS - Petróleo Brasileiro S.A.

PGE - Procuradoria Geral do Estado

PIL - Programa de Investimentos em Logística

PNLT - Plano Nacional de Logística e Transportes

PNLT - Programa Nacional de Logística e Transportes

PPI - Projeto Piloto de Investimentos

PPP - Parceria Público-privada

PREMAR - Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias

PROFAA - Programa Federal de Auxílio a Aeroportos

PRONURB - Programa Nacional de Segurança de Áreas Urbanas

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

RLAM - Refinaria Landulpho Alves

RMS - Região Metropolitana de Salvador

RP - Revestimento Primário

SAEB - Secretaria da Administração

SAM - Sul Americana de Metais

SDE - Secretaria de Desenvolvimento Econômico

SECINC - Seção Contra Incêndio

SEINFRA - Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia

SEP - Secretaria de Portos

SEPLAN - Secretaria de Planejamento

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

SINART - Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico

SIT - Superintendência de Infraestrutura de Transportes

Siglas

SPE - Sociedade de Propósito Específico

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

TUP - Terminal de Uso Privado

UCP - Unidade de Coordenação do Programa

VFR - Visual Flight Rules - Regras de Voo Visual

VLI - Valor Logística Integrada

ZAL - Zona de Apoio Logístico

Quadros

Quadro 3.1 - Rede Rodoviária do Estado da Bahia 13
Quadro 3.2 - Rodovias Estaduais - Tipo de Revestimento 17
Quadro 3.3 - Condição do Pavimento - Rodovias Estaduais Pavimentadas 18
Quadro 3.4 - Distribuição da Extensão da Rede Rodoviária do Estado da Bahia por Faixa de VMDA - 2018 18
Quadro 3.5 - Veículo-km por Dia na Rede Rodoviária do Estado da Bahia – 2018 20
Quadro 3.6 - Distribuição dos Investimentos em Construção por Território de Identidade 24
Quadro 3.7 - Distribuição dos Investimentos em Pavimentação por Território de Identidade 26
Quadro 3.8 - Distribuição dos Investimentos em Duplicação por Território de Identidade 28
Quadro 3.9 - Distribuição dos Investimentos em Aumento de Capacidade por Território de Identidade 28
Quadro 3.10 - Investimentos no Modal Rodoviário 30
Quadro 3.11 - Investimentos na FIOL 35
Quadro 3.12 - Investimentos nas Ferrovias do PIL na Bahia 37
Quadro 3.13 - Malha da FCA - Recuperação/Modernização 38
Quadro 3.14 - Investimentos no Modal Ferroviário 40
Quadro 3.15 - Estudos Ferroviários 41
Quadro 3.16 - Estudos Institucionais 51
Quadro 3.17 - Estudos Portuários 52
Quadro 3.18 - Porto de Salvador 54
Quadro 3.19 - Porto de Aratu 59
Quadro 3.20 - Porto de Ilhéus 60
Quadro 3.21 - Investimento no Modal Portuário 61
Quadro 3.22 - Aeroportos Estaduais Prioritários 63
Quadro 3.23 - Investimento no Modal Aeroviário 65
Quadro 3.24 - Plano de Investimentos no Modal Aeroviário 75
Quadro 3.25 - Investimento no Modal Dutoviário 79
Quadro 3.26 - Consolidação dos Estudos Gerais e Institucionais 80
Quadro 4.1 - Eixos de Desenvolvimento e Territórios de Identidade 83
Quadro 4.2 - Carteira Final por Agrupamento 88
Quadro 5.1 - Carteira Final por Ente Responsável 91

Ilustrações

Ilustração 2.1 - Atividades para Implantação de Projetos 11
Ilustração 3.1 - Sistema Rodoviário Principal da Bahia 14
Ilustração 3.2 - Sistema BA-052 16
Ilustração 3.3 - Integração com a Ponte Salvador - Itaparica 16
Ilustração 3.4 - VMDA Total para o Ano de 2018 19
Ilustração 3.5 - Trechos Planejados Viáveis para Implantação e Pavimentação 23
Ilustração 3.6 - Trechos Não Pavimentados Viáveis para Pavimentação 25
Ilustração 3.7 - Trechos Viáveis para Duplicação 27
Ilustração 3.8 - Trechos Viáveis para Aumento de Capacidade 29
Ilustração 3.9 - Localização da Malha da FCA 31
Ilustração 3.10 - Eixo de Implantação da Ferrovia Oeste-Leste – FIOL 32
Ilustração 3.11 - Eixo de Implantação da Ferrovia Oeste-Leste – FIOL Alteração da Diretriz do Traçado da FIOL 33
Ilustração 3.12 - Localização do Traçado da Concessão Belo Horizonte - Salvador 36
Ilustração 3.13 - Localização do Traçado da Concessão Recife - Salvador 37
Ilustração 3.14 - Localização dos Terminais e Portos na Baía de Todos-os-Santos 43
Ilustração 3.15 - Porto de Salvador - Poligonal Terrestre do Porto Organizado 44
Ilustração 3.16 - Vistas Gerais do Porto de Aratu 45
Ilustração 3.17 - Vista do Cais do Porto de Ilhéus 47
Ilustração 3.18 - Aratu - Localização da Expansão da Movimentação de Líquidos a Granel – Projeto Urgente 55
Ilustração 3.19 - Aratu - Sugestão para a Reformulação do TGS 57
Ilustração 3.20 - Localização Proposta para o Terminal de Contêineres e de Carga Geral em Aratu 58
Ilustração 3.21 - Aeroportos Contemplados com Investimentos do PIL - Nordeste 62
Ilustração 3.22 - Malha de Gasodutos da Petrobras na Bahia 77
Ilustração 4.1 - Eixos de Desenvolvimento 84
Ilustração 6.1 - Organograma Proposto para a SUPLOG 104

Sumário

1. APRESENTAÇÃO 9

2. PORTFÓLIO DOS INVESTIMENTOS – CONSIDERAÇÕES GERAIS 10

2.1. Condicionantes do PDLT 10

2.2. Atividades para Implantação de Projetos 11

2.3. Agrupamentos do Portfólio 11

3. CARTEIRA FINAL POR MODAL 13

3.1. Modal Rodoviário 13

3.1.1. Introdução 13

3.1.2. Principais Gargalos Rodoviários 21

3.1.3. Projetos Rodoviários 21

3.2. Modal Ferroviário 30

3.2.1. Introdução 30

3.2.2. Principais Gargalos Ferroviários 34

3.2.3. Projetos Ferroviários 34

3.3. Modal Portuário 42

3.3.1. Introdução 42

3.3.2. Principais Gargalos Portuários 48

3.3.3. Projetos Portuários 49

3.4. Modal Hidroviário 61

3.5. Modal Aeroviário 61

3.5.1. Introdução 61

3.5.2. Principais Gargalos Aeroviários 63

3.5.3. Plano de Investimentos para o Modal Aeroviário 64

3.5.4. Investimentos no Modal Aeroviário 75

3.6. Modal Dutoviário 75

3.6.1. Introdução 75

3.6.2. Principais Gargalos Dutoviários 76

3.6.3. Projetos Dutoviários 78

3.7. Consolidação dos Projetos de Investimento 79

3.7.1. Estudos Gerais e Institucionais 79

3.7.2. Consolidação dos Projetos por Modal 80

4. CARTEIRA FINAL POR AGRUPAMENTO 83

5. CARTEIRA FINAL POR ENTE RESPONSÁVEL 89

Sumário

6. PROPOSTA DE MODELO DE GESTÃO PARA A IMPLANTAÇÃO DOS PROJETOS DO PDLT-BA 94

6.1. Fundamentos do Modelo de Gestão Proposto 94

6.2. Competências e Funções que deverão ser desenvolvidas e fortalecidas na SUPLOG, SIT e AGERBA 98

6.2.1. SUPLOG 98

6.2.2. SIT 104

6.2.3. AGERBA 109

6.3. Considerações Finais 111

7. ESTRATÉGIAS E DIRETRIZES ADICIONAIS PARA IMPLEMENTAÇÃO DO PDLT- BA 114

7.1. A Abrangência da Carteira de Projetos 114

7.1.1. Projetos Internos 114

7.1.2. Projetos Externos 115

7.2. Marco Normativo e Cooperação com Outras Unidades da Administração Pública, Instituições e Agentes Sociais 116

7.3. Implantação, Monitoramento e Revisão do PDLT 116

7.4. Consolidação e Oficialização da Atualização do PDLT 118

7.5. Ações Especiais para a Implantação de Projetos Selecionados do PDLT 119

7.5.1. No Plano Portuário 119

7.5.2. No Plano Ferroviário 120

ANEXO 122

1. APRESENTAÇÃO

Este documento apresenta o Relatório Final da Carteira de Projetos contemplados no Plano Diretor de Logística de Transportes do Estado da Bahia (PDLT-BA) e o respectivo Modelo de Gestão proposto.

No Capítulo 2, Portfólio dos Investimentos - Considerações Gerais são apontadas sumariamente as condicionantes que nortearam o desenvolvimento do Plano, as atividades para a implantação de projetos de investimento e o conceito de agrupamentos do portfólio de investimentos.

O Capítulo 3 apresenta os projetos 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.

O Capítulo 4 apresenta os projetos agrupados por Eixo de Desenvolvimento e Territórios de Identidade, visando a dar uma noção da distribuição espacial dos investimentos e sua regionalização.

No Capítulo 5, por sua vez, a carteira final de projetos é classificada por ente responsável pela sua implementação: Governo Federal, Estado da Bahia ou Empresa Privada.

A Proposta de Modelo de Gestão para a implantação dos projetos do PDLT-BA é apresentada no Capítulo 6, tendo sido desenvolvida a partir do Diagnóstico e análise dos órgãos públicos estaduais de logística e transporte.

Por último, no Capítulo 7 são destacadas algumas estratégias e diretrizes adicionais que deverão ser objeto de atenção por parte da SEINFRA, por ocasião da implementação do Plano Diretor de Logística de Transportes do Estado da Bahia (PDLT-BA).

2. PORTFÓLIO DOS INVESTIMENTOS – CONSIDERAÇÕES GERAIS

Os projetos de investimento propostos no 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. Condicionantes do PDLT

Os projetos de investimento foram formulados a partir da análise da infraestrutura logística existente e da demanda de transporte prevista para os próximos anos, considerando-se um horizonte até o ano de 2035. Foram identificados projetos de curto prazo (de 2020 a 2025), de médio prazo (de 2026 a 2035) e de longo prazo (após 2035). Os projetos de longo prazo foram apresentados de forma indicativa, como é o caso das Ferrovias do PIL na Bahia, cuja situação atual é indefinida.

Os valores financeiros dos investimentos são referentes ao mês de março de 2018. Os orçamentos de projetos concluídos ou em desenvolvimento, incorporados ao PDLT, foram atualizados para esta data-base pelo Índice Geral de Preços - Disponibilidade Interna (IGP-DI), calculado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV).

Os projetos rodoviários foram submetidos à avaliação econômica com uso do conjunto de softwares CUBE, GIP e HDM-4. Neste caso, partiu-se da rede básica (rede de 2018), composta da rede existente em 2016, acrescida das obras em andamento. Para compor a rede ótima, que ocorreria em 2035, foram aceitos projetos com TIR acima de 12% ao ano.

2.2. Atividades para Implantação de Projetos

O PDLT é apenas a primeira etapa do processo de implantação de projetos, na qual se concebem as alternativas de investimento no sistema logístico e se efetuam avaliações sumárias. Etapas posteriores deverão confirmar (ou não) a avaliação preliminar feita e detalhar a forma de execução do projeto.

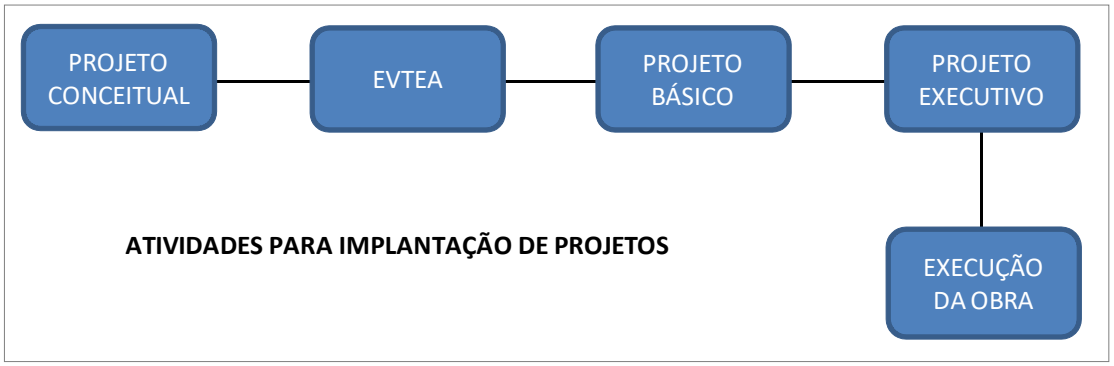


Ilustração 2.1 - Atividades para Implantação de Projetos

Em linhas gerais, as atividades a serem desenvolvidas são:

- Projeto Conceitual: compreende a descrição do problema, estudos iniciais, estimativas de custos e de receitas (se existirem) ou dos benefícios esperados;
- Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA): compreende o detalhamento do projeto conceitual e sua avaliação técnica, econômico-financeira e ambiental, visando a comprovar a viabilidade do projeto e a forma de seu financiamento;
- Projeto Básico: compreende a análise das soluções de engenharia, o levantamento de dados de campo, a definição dos métodos de trabalho e tudo o que for necessário e suficiente para caracterizar o projeto e definir com nível de precisão adequado o seu custo, os prazos e as condições de execução; é elemento necessário para a licitação da obra;
- Projeto Executivo: compreende o detalhamento do projeto básico, com a definição de todos os elementos necessários para a execução do projeto, segundo as normas técnicas aplicáveis;
- Execução da Obra: compreende as intervenções físicas previstas nas atividades anteriores, até que o projeto entre em operação.

2.3. Agrupamentos do Portfólio

Um agrupamento é conceituado como um conjunto sinérgico de projetos de infraestrutura, constituído a fim de melhorar o atendimento da demanda por transporte. Sua concepção

visa basicamente a reduzir custos, contribuir para o financiamento dos projetos e minimizar os riscos da implantação de projetos isolados.

Os projetos do PDLT foram então analisados quanto a estes aspectos, concluindo-se por apresentar os projetos do PDLT agrupados por Eixo de Desenvolvimento e Territórios de Identidade, além de classificados por modalidade de transporte.

3. CARTEIRA FINAL POR MODAL

3.1. Modal Rodoviário

3.1.1. 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 base 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 3.1 apresenta a rede rodoviária do estado da Bahia.

Quadro 3.1 - 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.



Ilustração 3.1 - Sistema Rodoviário Principal da Bahia

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 (Ilustração 3.2):

- 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).



Ilustração 3.2 - Sistema BA-052

Está em processo de licitação uma nova concessão estadual (Ilustração 3.3):

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



Ilustração 3.3 - Integração com a Ponte Salvador - Itaparica

Tipo de Revestimento

Tomando por base dados levantados pela SIT/DCM para o ano de referência, 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 3.2.

Quadro 3.2 - 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 também para o ano de referência, 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 3.3 - 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 3.4 apresenta a distribuição da extensão da rede por faixa de VMDA no ano de 2018.

Quadro 3.4 - 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, e 1.057 veículos por dia na rede estadual não pavimentada. A distribuição do VMDA no Estado está apresentada na Ilustração 3.4, a seguir.

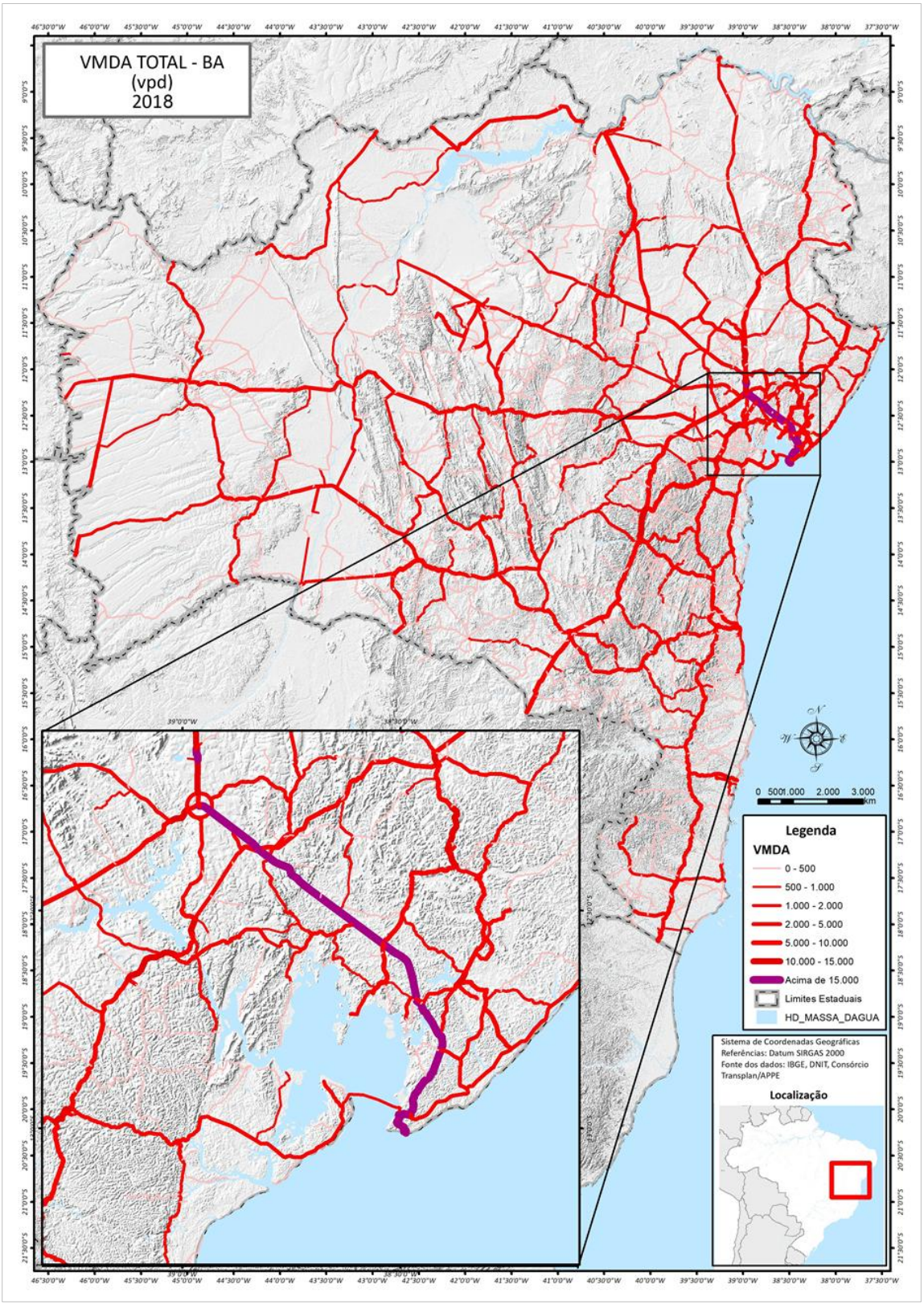


Ilustração 3.4 - VMDA Total para o Ano de 2018

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 3.5.

Quadro 3.5 - 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.

3.1.2. 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.

3.1.3. 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 dos seguintes aplicativos: GIP - Gerenciador de Informações de Planejamento, HDM-4 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, conforme indicado na Ilustração 3.5.

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.

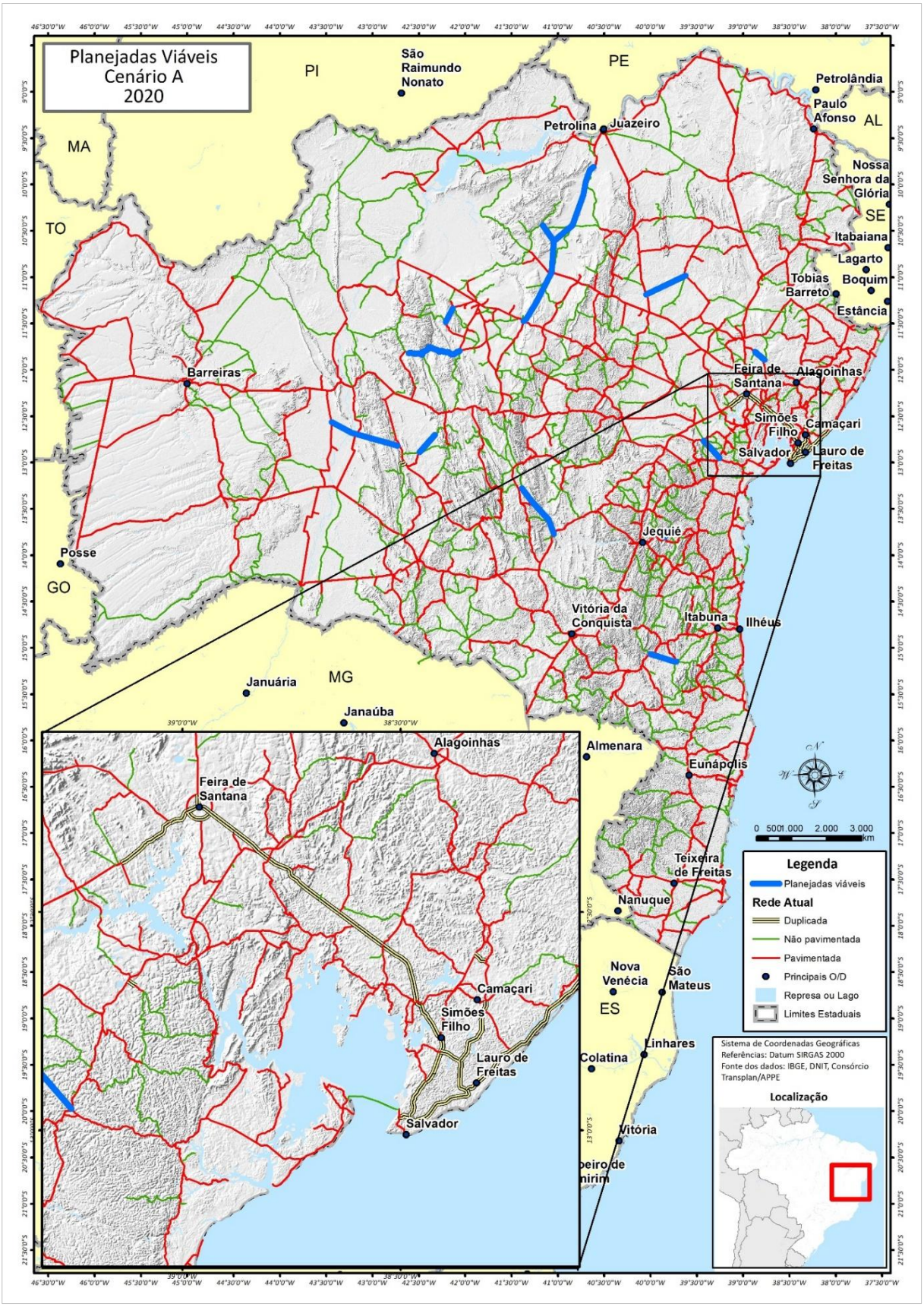


Ilustração 3.5 - Trechos Planejados Viáveis para Implantação e Pavimentação

A distribuição espacial dos projetos de construção é apresentada no Quadro 3.6, a seguir, e a listagem completa dos trechos consta no Quadro 1A, do Anexo.

Quadro 3.6 - 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 na Ilustração 3.6 e no Quadro 3.7, a seguir, e a listagem completa dos trechos consta no Quadro 2A, do Anexo.

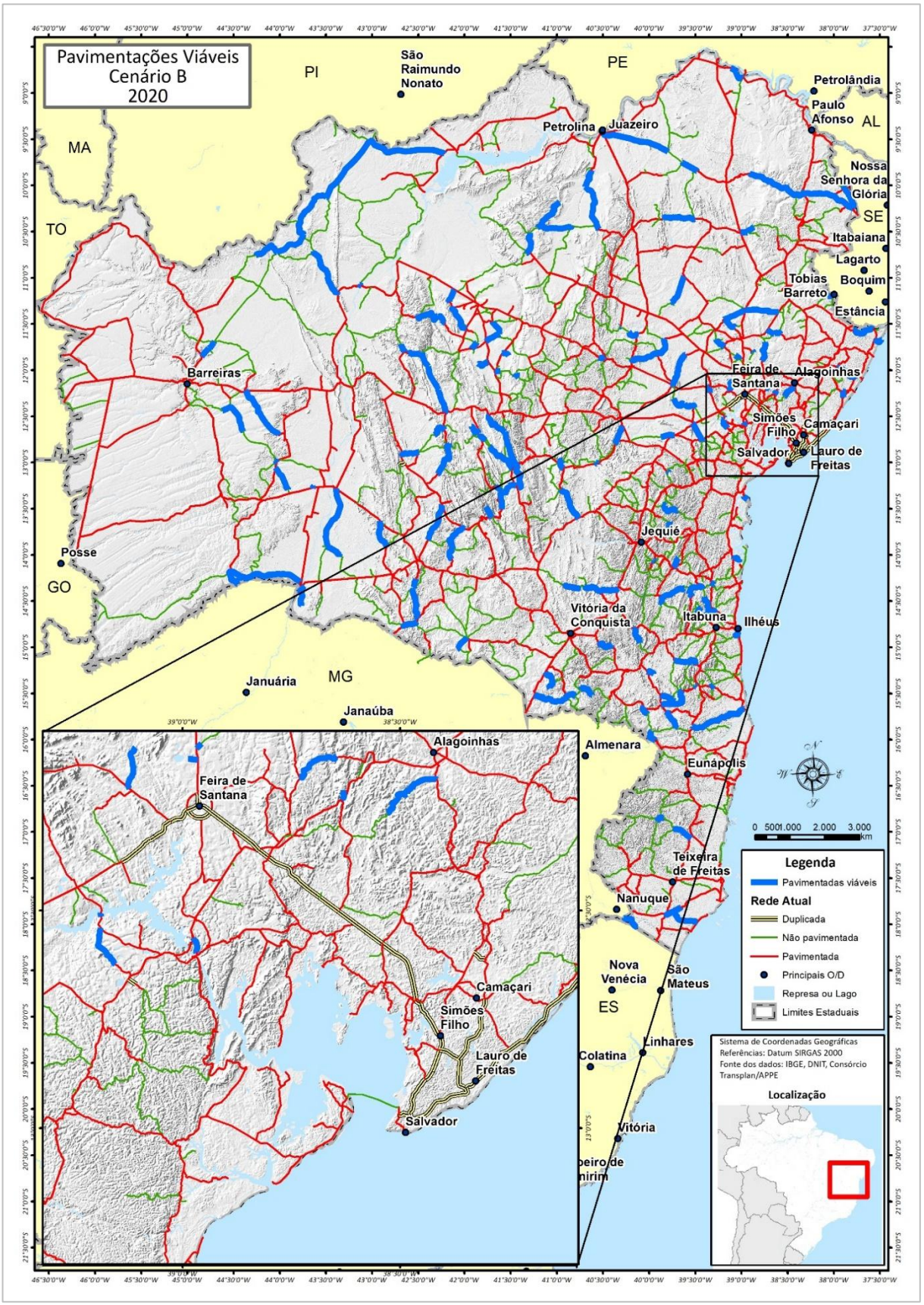


Ilustração 3.6 - Trechos Não Pavimentados Viáveis para Pavimentação

Quadro 3.7 - 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 na Ilustração 3.7 e no Quadro 3.8, a seguir, e a listagem completa dos trechos consta no Quadro 3A, do Anexo.

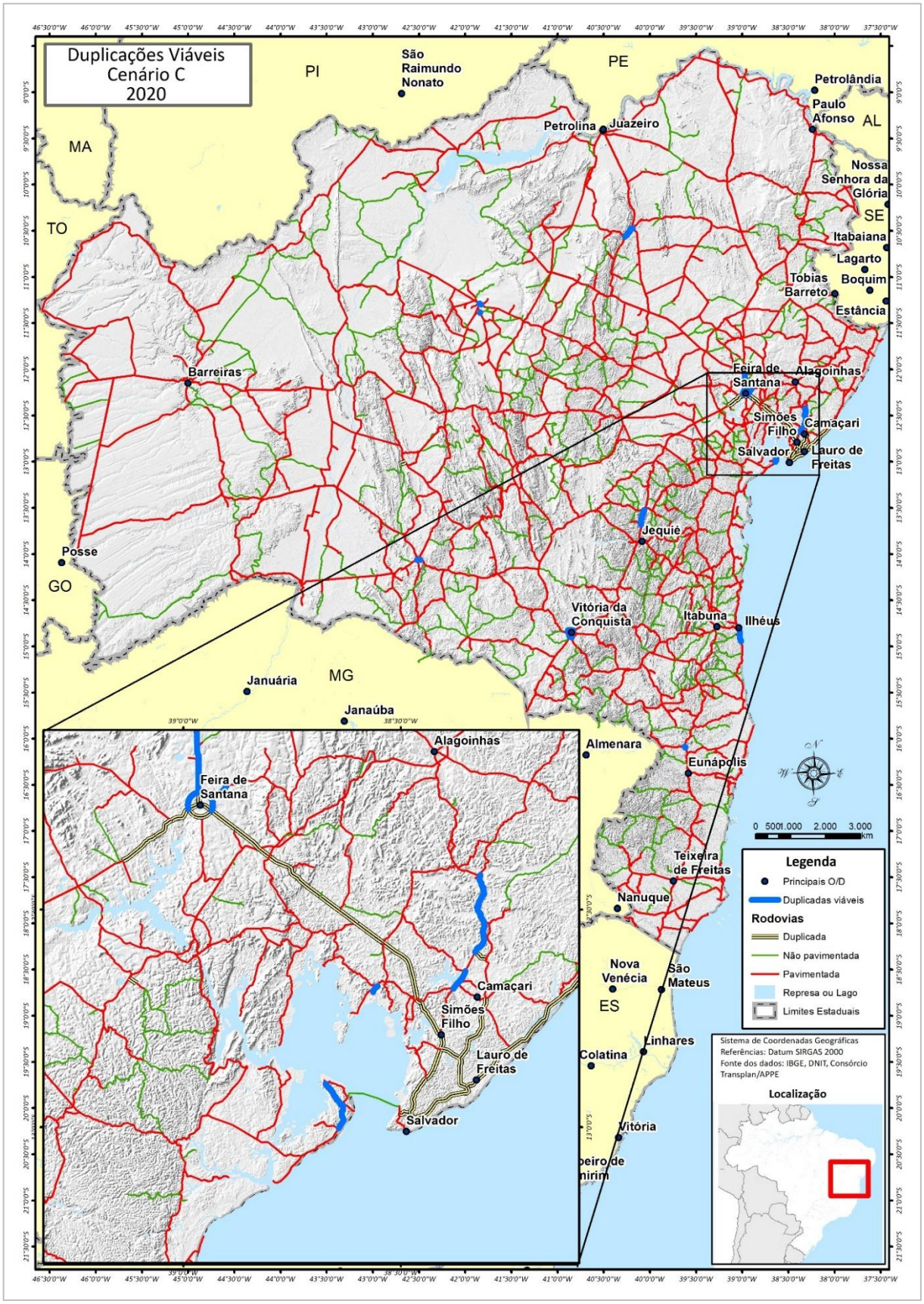


Ilustração 3.7 - Trechos Viáveis para Duplicação

Quadro 3.8 - 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 3.9 e na Ilustração 3.8, a seguir, e a listagem completa dos trechos consta no Quadro 4A, do Anexo.

Quadro 3.9 - Distribuição dos Investimentos em Aumento de Capacidade por Território de Identidade

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

Fonte: Consórcio TRANSPLAN-APPE

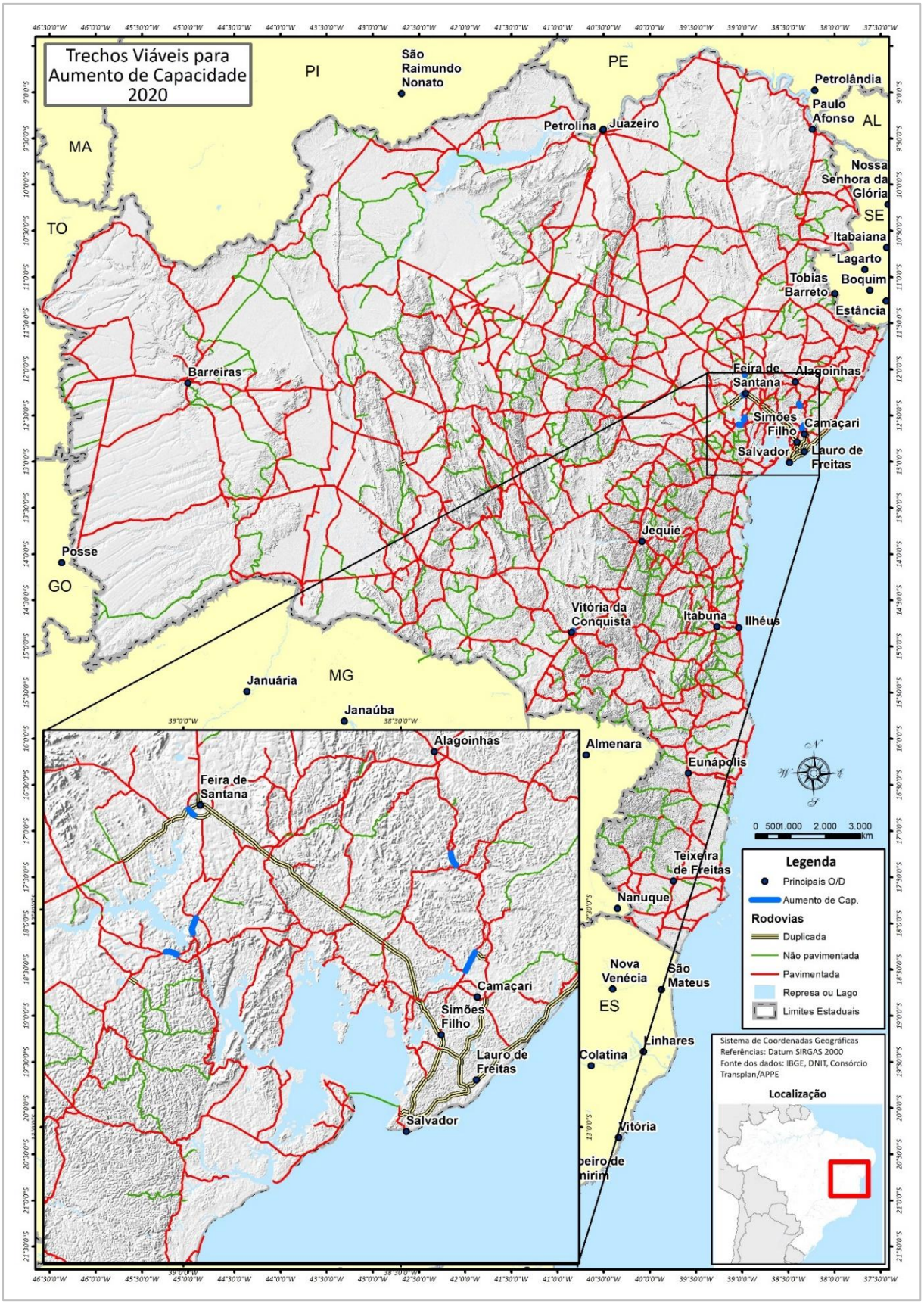


Ilustração 3.8 - Trechos Viáveis para Aumento de Capacidade

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 3.10.

Quadro 3.10 - 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.

3.2. Modal Ferroviário

3.2.1. 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 (FCA/VLI), conforme pode ser observado na Ilustração 3.9.

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.



Ilustração 3.9 - Localização da Malha da FCA

Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL)

A FIOL, cujo eixo de implantação é apresentado na Ilustração 3.10, 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.

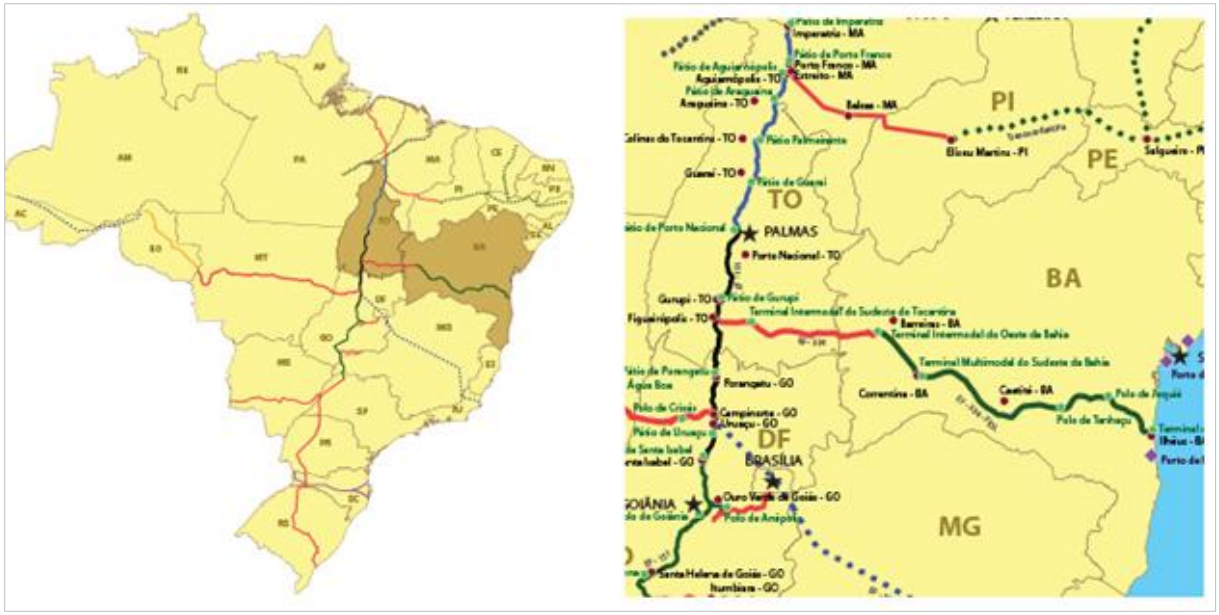


Ilustração 3.10 - Eixo de Implantação da Ferrovia Oeste-Leste – FIOL

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, conforme Ilustração 3.11, 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.



Ilustração 3.11 - Eixo de Implantação da Ferrovia Oeste-Leste – FIOL
Alteração da Diretriz do Traçado da FIOL

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 à 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 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.

Espera-se, com a publicação pela ANTT do Plano de Negócio da FCA, 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 caso este venha a ser implantado com os recursos do PIL.

3.2.2. 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.

3.2.3. 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 3.11.

Quadro 3.11 - 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 - Caetité 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, conforme Ilustração 3.12.

O traçado selecionado na Alternativa 4, do Estudo Preliminar de Engenharia 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.



Ilustração 3.12 - Localização do Traçado da Concessão Belo Horizonte - Salvador

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, e está apresentada na Ilustração 3.13.

Segundo o traçado da Alternativa 3, do Estudo Preliminar de Engenharia, 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.



Ilustração 3.13 - Localização do Traçado da Concessão Recife - Salvador

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 3.12 resume os investimentos nas ferrovias do PIL na Bahia.

Quadro 3.12 - 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: Estudos de Engenharia das ferrovias do PIL.

Saliente-se que atualmente a situação destas ferrovias está indefinida, não havendo qualquer indicação que as mesmas serão construídas e que estarão em operação antes de 2035.

Recuperação das Linhas da FCA

Independente dos investimentos do PIL, o atendimento da demanda ferroviária pela FCA está exigindo intervenções imediatas para melhorar a eficiência, 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 3.13.

Quadro 3.13 - Malha da FCA - Recuperação/Modernização

Em R$ Milhão

DESCRIÇÃO	LINHA (km)	DESVIOS (km)	VALOR (R$ Milhão)
Recuperação da Via Permanente e Desvios			
Linha Norte - Salvador-Propriá	537,0	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 Félix, 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 3.13.

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$ 12.231,2 milhões, conforme resumido no Quadro 3.14.

Destaca-se que este total não inclui as ferrovias do PIL, estimadas em R$ 32.395,5 milhões, cuja situação está indefinida, porém que não estarão em operação antes de 2035. Caso estas ferrovias sejam construídas e venham a substituir as linhas da FCA, isto só ocorrerá fora do horizonte do PDLT.

Quadro 3.14 - Investimentos no Modal Ferroviário

Em R$ Milhão

PROJETO	EXTENSÃO (KM)	INVESTIMENTO (R$ MILHÃO)
Ferrovia Centro - Atlantica		
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**
TOTAL	**3.699,2**	**12.231,2**

Nota: * Inclusive 150,1 km de desvios.
Não inclui as Ferrovias do PIL, cuja situação está indefinida, porém não estarão em operação antes de 2035, portanto fora do horizonte do PDLT.

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 que 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 3.15 apresenta os orçamentos e prazos para os estudos recomendados.

Quadro 3.15 - 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.

3.3. Modal Portuário

3.3.1. 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.

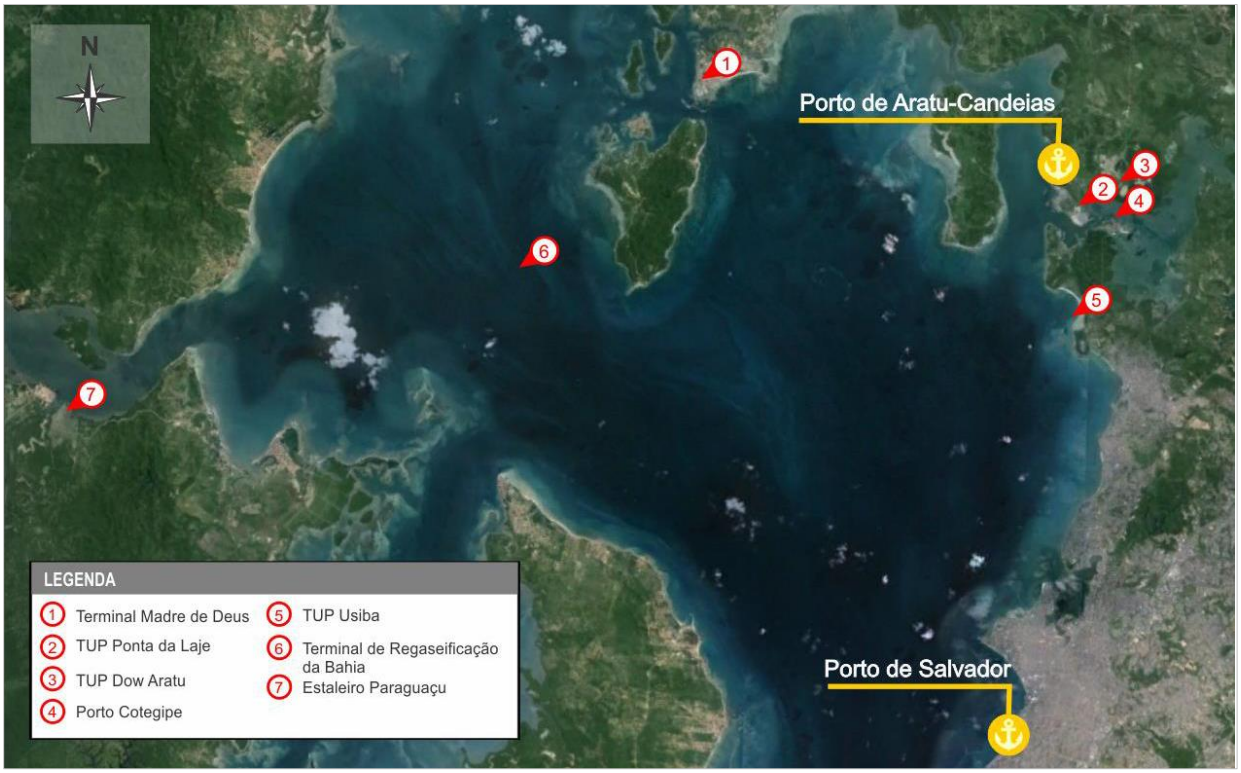


Ilustração 3.14 - Localização dos Terminais e Portos na Baía de Todos-os-Santos

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, apresentado na Ilustração 3.15, 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, foi recentemente implantada. O acesso ferroviário pelas linhas da FCA até a Estação de Calçada está desativado.



Ilustração 3.15 - Porto de Salvador - Poligonal Terrestre do Porto Organizado

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

O porto atende 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 de 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. Em 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, apresentado na Ilustração 3.16, está localizado na Enseada do Caboto, no interior da Baía de Todos-os-Santos, município de Candeias, a 50 km do centro de Salvador.



Ilustração 3.16 - Vistas Gerais do Porto de Aratu

O principal acesso rodoviário é a rodovia BR-324, 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 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. A Ilustração 3.17 apresenta a vista do cais do Porto de Ilhéus.



Ilustração 3.17 - Vista do Cais do Porto de Ilhéus

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 e 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 de 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 à 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.

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

- A CODEBA desenvolve suas atividades sem uma coordenação institucionalizada com o Estado. A instabilidade das diretorias da CODEBA influi muito nestas indefinições e na apatia decorrente nas ações;
- O Porto Sul está sendo gerido essencialmente na Casa Civil do Estado;
- A Secretaria de Desenvolvimento e a Casa Civil ajudam oficialmente o projeto da Bahia Terminais;
- A SEINFRA encoraja a atividade portuária do Estaleiro Enseada, a fim de ajudar a empresa a sair da má fase econômica;
- O Estado vem desenvolvendo ações no sentido de buscar a estadualização da CODEBA, o que poderia fornecer ao governo estadual um instrumento de ação importante para o desenvolvimento organizado dos portos baianos, não descartando a possibilidade de possíveis projetos de concessão à iniciativa privada.

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

3.3.3. Projetos Portuários

Tendo em vista o contexto anteriormente 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: duas secretarias estaduais (SEINFRA e SDE) 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 3.16.

Quadro 3.16 - 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 3.17.

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 3.17 - 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.

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 3.18.

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 423 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 3.18 - 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 3.19.

Expansão Gradativa do Número de Berços do TGL *(Ilustração 3.18)*

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.

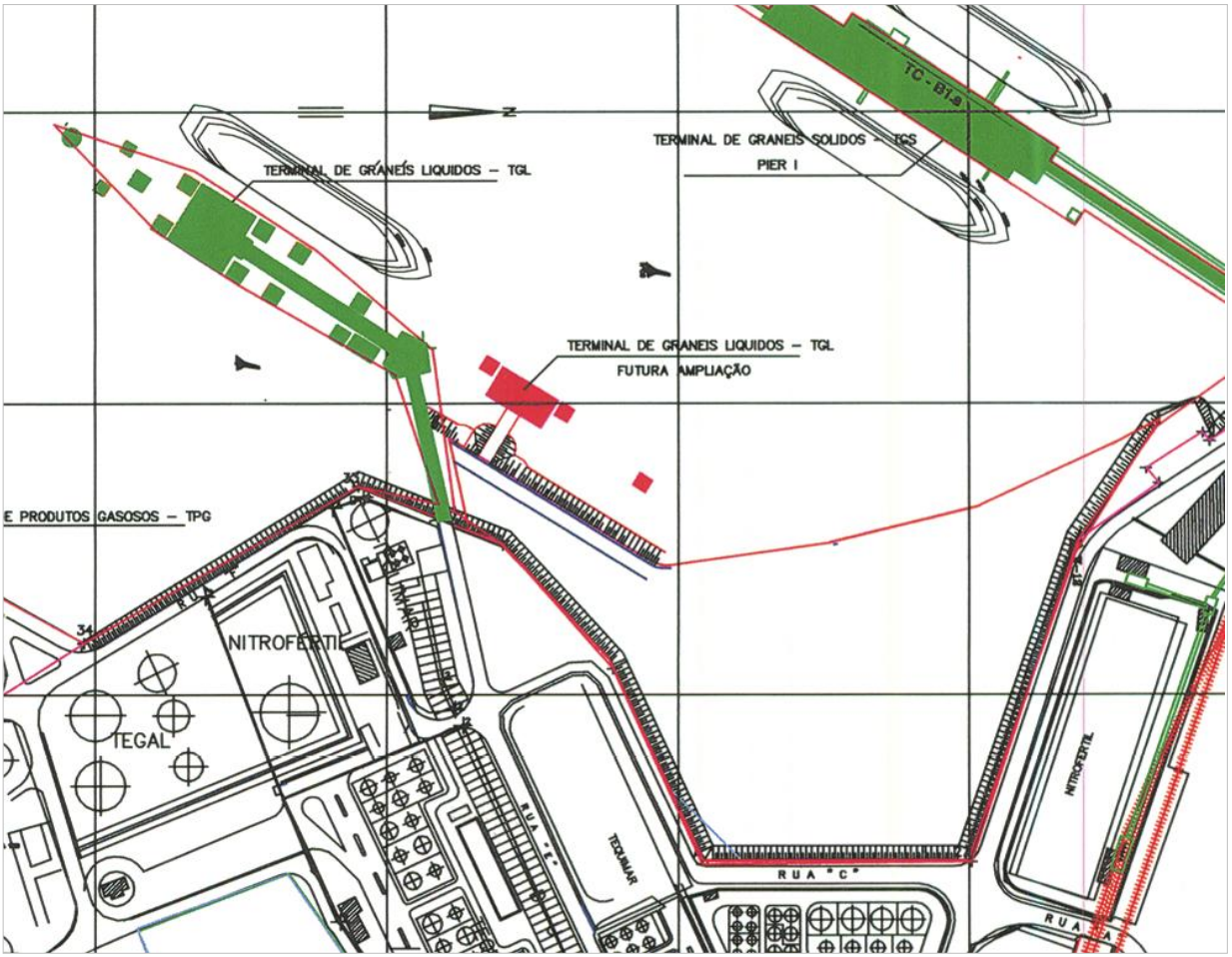


Ilustração 3.18 - Aratu - Localização da Expansão da Movimentação de Líquidos a Granel – Projeto Urgente

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, representado na Ilustração 3.19 ,é de R$ 420.000.000,00.

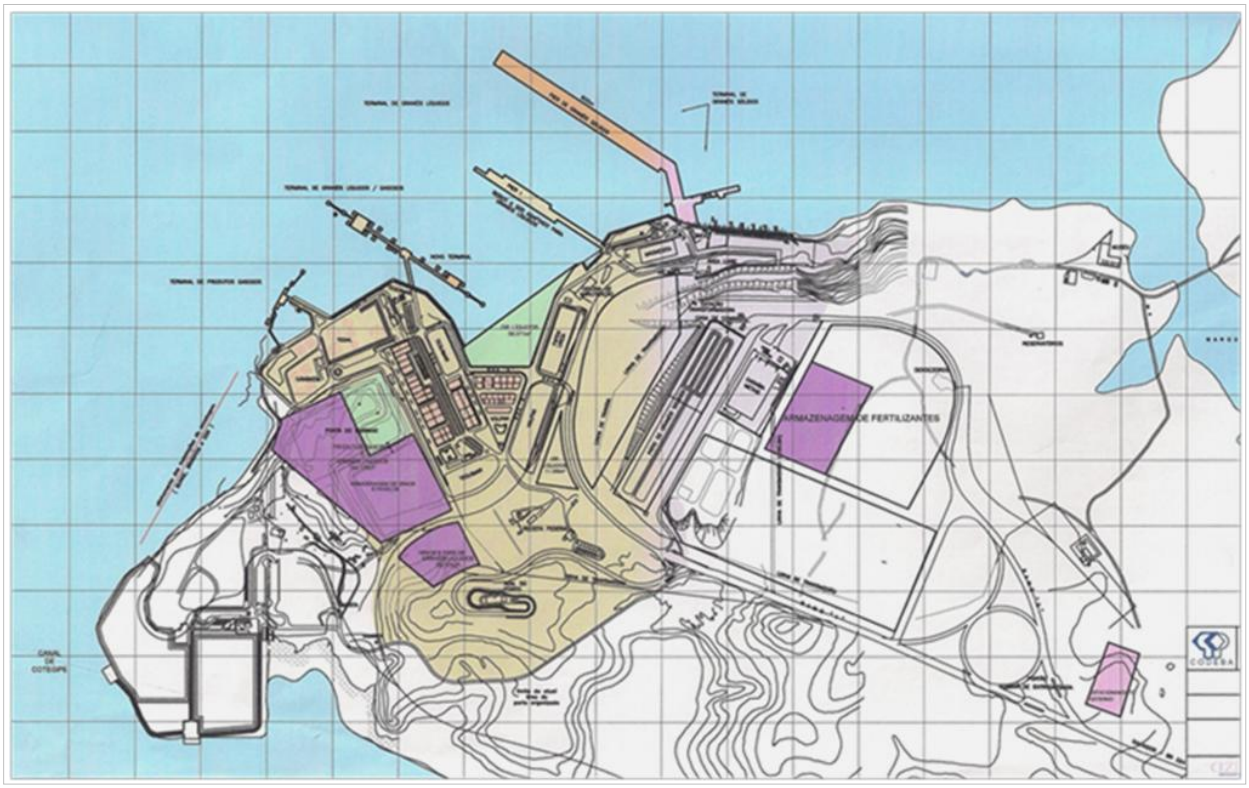


Ilustração 3.19 - Aratu - Sugestão para a Reformulação do TGS

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, representado na Ilustração 3.20, corresponde a R$ 350.000.000,00.



Ilustração 3.20 - Localização Proposta para o Terminal de Contêineres e de Carga Geral em Aratu

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 pode-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 3.19 - 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 3.20.

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 3.20 - 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, acordada 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 3.21, 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 3.21 - 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**		

Nota: * A cargo da Prefeitura Municipal de Salvador

Não inclui o Porto Sul, cuja concepção e condições de implantação estão indefinidaas.

Fonte: Consórcio TRANSPLAN-APPE

3.4. 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.

3.5. Modal Aeroviário

3.5.1. 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.

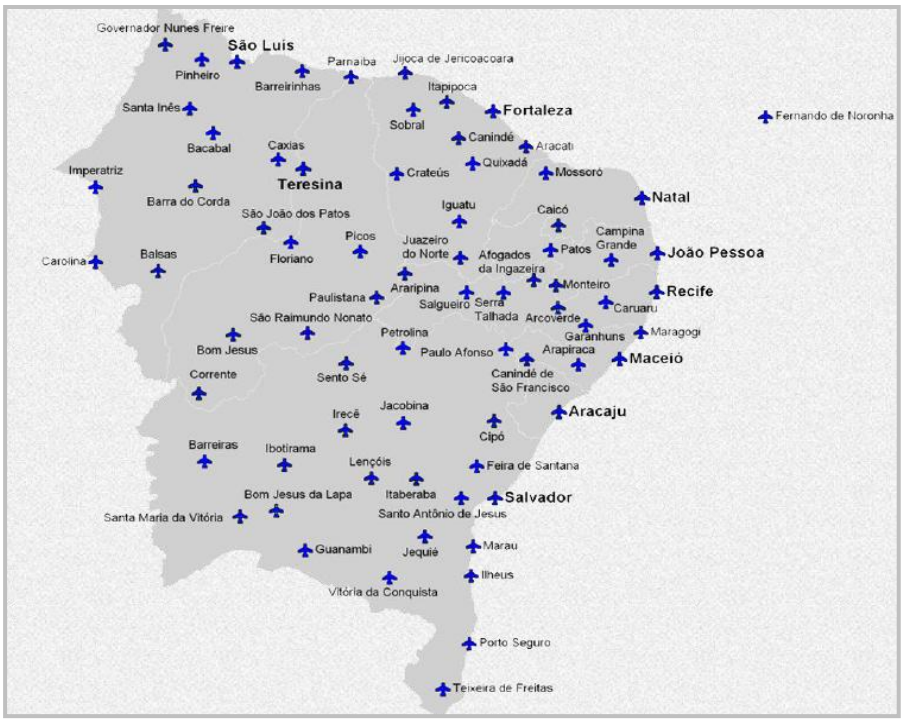


Ilustração 3.21 - Aeroportos Contemplados com Investimentos do PIL - Nordeste

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 3.22 relaciona os 15 aeroportos prioritários do PDAeroBahia 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 3.22 - 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).

3.5.2. 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.

3.5.3. 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 3.23 resume os projetos de investimento no modal aeroviário.

Quadro 3.23 - 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 3.24 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 ter se tornado um polo comercial e de serviços, corroborando com a formação de uma rede urbana.

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

Os investimentos estão estimados em R$ 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.

3.5.4. Investimentos no Modal Aeroviário

Nestas condições, o Quadro 3.24 resume o plano de investimentos para o modal aeroviário.

Quadro 3.24 - 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.

3.6. Modal Dutoviário

3.6.1. 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 ao 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.

3.6.2. 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.



Ilustração 3.22 - Malha de Gasodutos da Petrobras na Bahia

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.

3.6.3. 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 a 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, o Porto de Aratu-Candeias, a Refinaria Landulpho Alves (RLAM) e a 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.

Nestas condições, os principais projetos dutoviários são relacionados no Quadro 3.25, a seguir.

Quadro 3.25 - 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.

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.

3.7. Consolidação dos Projetos de Investimento

3.7.1. 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 3.26 a seguir.

Quadro 3.26 - 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.

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

3.7.2. 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$ 27.725,8 milhões, sendo:

- Rodovias: R$ 12.187,8 milhões;
- Ferrovias: R$ 12.231,2 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 3.699,2 km de linhas, com um investimento total de R$ 12.231,2 milhões até 2035, 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;

Observa-se que o investimento total não inclui o investimento nas ferrovias do PIL, estimados em R$ 32.395,5 milhões, cuja construção está indefinida, porém que, se ocorrer, não ocorrerá antes de 2035.

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. As perspectivas atuais indicam que o Porto Sul, juntamente com a FIOL - Trecho Ilhéus - Caetité estarão em operação em 2023.

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.

4. CARTEIRA FINAL POR AGRUPAMENTO

O Estado da Bahia está dividido em 27 Territórios de Identidade, estabelecidos com o objetivo de identificar oportunidades de investimento e prioridades temáticas definidas a partir da realidade local de cada Território.

Os Territórios de Identidade, por sua vez, agrupam-se em oito Eixos de Desenvolvimento, segundo classificação de planejamento recentemente adotada pelo Estado, conforme indicado no Quadro 4.1 e na Ilustração 4.1, a seguir.

Quadro 4.1 - Eixos de Desenvolvimento e Territórios de Identidade

EIXO DE DESENVOLVIMENTO		TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	
1	Eixo São Francisco	1	Irecê
		2	Velho Chico
		10	Sertão do São Francisco
		11	Bacia do Rio Grande
		23	Bacia do Rio Corrente
2	Eixo Planalto	8	Medio Sudoeste da Bahia
		13	Sertão Produtivo
		20	Vitória da Conquista
		22	Médio Rio das Contas
3	Eixo Chapada	3	Chapada Diamantina
		12	Bacia do Parimirim
		14	Piemonte do Paraguaçu
		15	Bacia do Jacuipe
		16	Piemonte da Diamantina
		19	Portal do Sertão
		25	Piemonte Norte do Itapicuru
4	Eixo Nordeste	4	Sisal
		17	Semiárido Nordeste II
		24	Itaparica
5	Eixo Metropolitano	26	Metropolitana de Salvador
6	Eixo Grande Recôncavo	9	Vale do Jequiriçá
		18	Litoral Norte / Agreste Baiano
		21	Recôncavo
7	Eixo Mata Atlantica	5	Litoral Sul
		6	Baixo Sul
8	Eixo Extremo Sul	7	Extremo Sul
		27	Costa do Descobrimento

Na sequencia são apresentados os projetos do PDLT agrupados por Eixo de Desenvolvimento.

Destaca-se que os projetos ferroviários (construção da FIOL e recuperação da FCA) não são específicos de determinado eixo, mas perpassam várias regiões da Bahia. Os investimentos nestes projetos, conforme visto, totalizam R$ 12.231,2 milhões.

Situação análoga ocorre com o investimento no modal dutoviário, cujo total é de 679,0 milhões.

Eixo São Francisco

Este eixo contém importantes centros produtores de grãos, como Barreiras e São Desidério; áreas de produção agrícola tradicional, como Irecê; e áreas de fruticultura irrigada, como Juazeiro. Caracteriza-se também pela existência de diversos corredores de escoamento, como a BR-242, que liga o Centro Oeste do Brasil com a Região Metropolitana de Salvador e seus portos; e a BR-349, que liga alguns municípios da região ao Porto de Malhado e futuramente ao Porto Sul, em Ilhéus.

Os investimentos previstos neste eixo totalizam R$ 3.820,8 milhões, conforme a seguir apresentado:

- Na rede rodoviária são previstos 7 projetos de construção (implantação e pavimentação) de trechos planejados, 57 projetos de pavimentação de trechos existentes e 3 projetos de duplicação. Conforme resumido no Anexo 9A e detalhado no Anexo 10A, estes projetos totalizam R$ 3.698,2 milhões.
- O sistema aeroviário, por sua vez, deverá receber investimentos na construção de um novo aeroporto em Bom Jesus da Lapa, no montante de R$ 36,2 milhões; e na restauração e melhoria dos aeroportos de Barreiras, Ibotirama, Irecê, Santa Maria da Vitória e Sento Sé, no montante de R$ 86,4 milhões. O investimento total nos projetos aeroportuários monta em R$ 122,6 milhões.

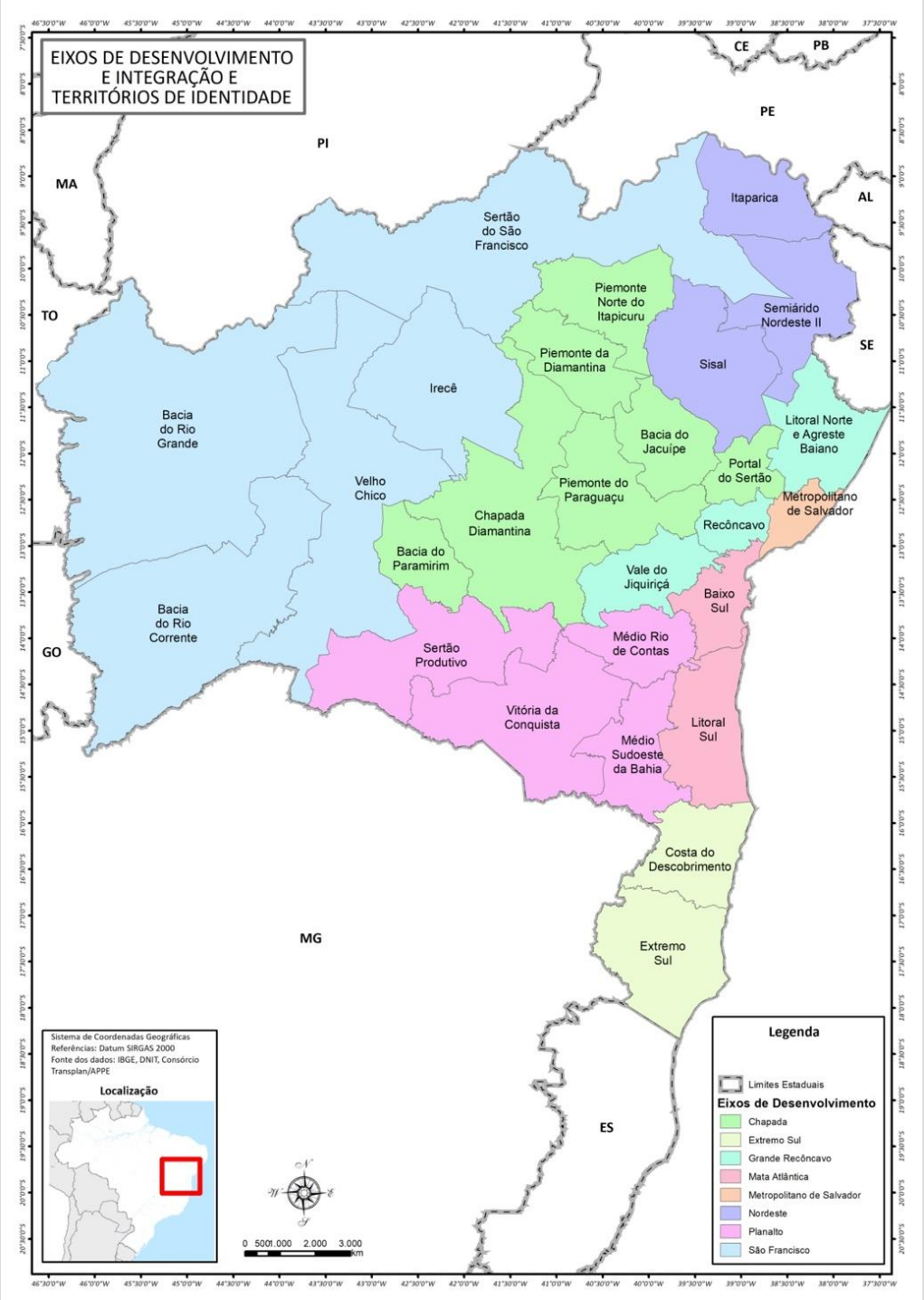


Ilustração 4.1 - Eixos de Desenvolvimento

Eixo Planalto

Neste eixo, que tem Vitória da Conquista como principal cidade, a atividade agrícola é preponderante, compreendendo a cafeicultura e a plantação de algodão. Dentre os corredores de escoamento da produção destaca-se a rodovia BR-116, que possibilita sua ligação com o Sudeste.

Os investimentos previstos neste eixo totalizam R$ 2.017,7 milhões, conforme a seguir apresentado:

- Na rede rodoviária são previstos 3 projetos de construção (implantação e pavimentação) de trechos planejados, 35 projetos de pavimentação de trechos existentes, 5 projetos de duplicação e 1 de aumento de capacidade (3ª faixa e outros). Conforme resumido no Anexo 9A e detalhado no Anexo 10A, estes projetos totalizam R$ 1.963,9 milhões.
- O sistema aeroviário, por sua vez, deverá receber investimentos na construção de um novo aeroporto em Jequié, no montante de R$ 36,2 milhões; e na restauração e melhoria dos aeroportos de Guanambi e Jequié (sítio atual), no montante de R$ 17,6 milhões. O investimento total nos projetos aeroportuários monta em R$ 53,8 milhões.

Eixo Chapada

Este eixo, cuja principal cidade é Feira de Santana, caracteriza-se por uma situação de restrição, apesar de concentrar diversas atividades econômicas, como a criação de bovinos e caprinos e a exploração de minerais (ouro e cobre); além de apresentar potencialidades para o desenvolvimento do turismo, notadamente na Chapada Diamantina.

Os investimentos previstos neste eixo totalizam R$ 3.658,2 milhões, distribuídos conforme a seguir apresentado:

- Na rede rodoviária são previstos 8 projetos de construção (implantação e pavimentação) de trechos planejados, 58 projetos de pavimentação de trechos existentes, 8 projetos de duplicação e 3 de aumento de capacidade (3ª faixa e outros). Conforme resumido no Anexo 9A e detalhado no Anexo 10A, estes projetos totalizam R$ 3.586,0 milhões.
- O sistema aeroviário, por sua vez, deverá receber investimentos na construção de um novo aeroporto em Jacobina, no montante de R$ 36,2 milhões; e na restauração e melhoria dos aeroportos de Feira de Santana, Itaberaba e Lençóis , no montante de R$ 36,0 milhões. O investimento total nos projetos aeroportuários monta em R$ 72,2 milhões.

Eixo Nordeste

Este eixo tem como principais atividades econômicas a pecuária extensiva de caprinos e bovinos, bem como a exploração do sisal.

Os investimentos previstos neste eixo totalizam R$ 1.233,8 milhões, distribuídos conforme a seguir apresentado:

- Na rede rodoviária são previstos 1 projeto de construção (implantação e pavimentação) de trechos planejados e 28 projetos de pavimentação de trechos existentes. Conforme resumido no Anexo 9A e detalhado no Anexo 10A, estes projetos totalizam R$ 1.219,3 milhões.
- O sistema aeroviário, por sua vez, deverá receber investimentos na restauração e melhoria dos aeroportos de Cipó e Paulo Afonso, no montante de R$ 14,5 milhões. O investimento total nos projetos aeroportuários monta em R$ 14,5 milhões.

Eixo Metropolitano

Este eixo compreende a Região Metropolitana de Salvador (RMS), que concentra a maior parte da produção estadual. As principais indústrias são química, petroquímica, metalúrgica, siderúrgica, de plásticos, bebidas e fertilizantes, além do turismo e atividades culturais. Os corredores de escoamento são a rodovia BR-324 e os portos localizados na Baía de Todos-os-Santos.

Os investimentos previstos neste eixo totalizam R$ 2.276,7 milhões, distribuídos conforme a seguir apresentado:

- Na rede rodoviária são previstos 8 projetos de duplicação e 1 de aumento de capacidade (3ª faixa e outros). Conforme resumido no Anexo 9A e detalhado no Anexo 10A, estes projetos totalizam R$ 276,7 milhões.
- No sistema portuário são previstos investimentos no Porto de Salvador e no Porto de Aratu, totalizando R$ 2.000,0 milhões.

Eixo Grande Recôncavo

Este eixo caracteriza-se pela produção agropecuária e por atividades do setor industrial e agro-industrial. Destaca-se ainda como ligação para o Nordeste e o Centro-Sul, uma vez que nele convergem diversos eixos rodoviários: BA-052, BR-242, BR-116 e BR-324; além de possibilitar o acesso aos Portos de Aratu e Salvador.

Os investimentos previstos neste eixo totalizam R$ 653,6 milhões, conforme a seguir apresentado:

- Na rede rodoviária são previstos 2 projetos de construção (implantação e pavimentação) de trechos planejados, 18 projetos de pavimentação de trechos existentes, 1 projeto de duplicação e 2 de aumento de capacidade (3ª faixa e outros). Conforme resumido no Anexo 9A e detalhado no Anexo 10A, estes projetos totalizam R$ 626,6 milhões.
- O sistema aeroviário, por sua vez, deverá receber investimentos na construção de aeroporto em Santo Antônio de Jesus, no montante de R$ 27,0 milhões. O investimento total nos projetos aeroportuários monta em R$ 27,0 milhões.

Eixo Mata Atlântica

Este eixo tem como principal característica a variedade de atividades produtivas, incluindo cacau e pecuária bovina, além do turismo. Os principais corredores são o Porto de Ilhéus, a ser superado no futuro próximo pelo Porto Sul, e a rodovia BR-101.

Os investimentos previstos neste eixo totalizam R$ 877,8 milhões, distribuídos conforme a seguir apresentado:

- Na rede rodoviária são previstos 24 projetos de pavimentação de trechos existentes, 1 projeto de duplicação e 1 de aumento de capacidade (3ª faixa e outros). Conforme resumido no Anexo 9A e detalhado no Anexo 10A, estes projetos totalizam R$ 554,9 milhões.
- O sistema aeroviário, por sua vez, deverá receber investimentos na construção de novo aeroporto em Ilhéus, no montante de R$ 305,0 milhões; e na restauração e melhoria do aeroporto de Maraú, no montante de R$ 17,9 milhões. O investimento total nos projetos aeroportuários monta em R$ 322,9 milhões.

No sistema portuário destaca-se o Porto Sul, cujo projeto está sendo revisto, motivo pelo qual o investimento não foi incluído explicitamente no Eixo Mata Atlântica. Em 2013 o investimento estimado era de R$ 3.026,3 milhões.

Eixo Extremo Sul

Este eixo apresenta relativo crescimento econômico, potencializado pela produção de papel e celulose e, também, pelo turismo. O fato da rodovia BR-101 passar por este eixo, lhe dá a condição de importante corredor de escoamento da produção para o Centro-Sul do Brasil.

Os investimentos previstos neste eixo totalizam R$ 277,1 milhões, distribuídos conforme a seguir apresentado:

- Na rede rodoviária são previstos 8 projetos de pavimentação de trechos existentes e 1 projeto de duplicação. Conforme resumido no Anexo 9A e detalhado no Anexo 10A, estes projetos totalizam R$ 262,3 milhões.
- O sistema aeroviário, por sua vez, deverá receber investimentos na restauração e melhoria dos aeroportos de Porto Seguro e Teixeira de Freitas, no montante de R$ 14,8 milhões. O investimento total nos projetos aeroportuários monta em R$ 14,8 milhões.

Carteira Final por Agrupamento

Excluindo os projetos ferroviários (construção da FIOL e recuperação da FCA/VLI) e as dutovias da BAHIAGÁS, que perpassam várias regiões do Estado da Bahia, estimados em R$ 12.231,2 milhões e R$ 679,0 milhões, respectivamente, os investimentos agrupados por Eixo de Desenvolvimento são apresentados no Quadro 4.2, a seguir.

Observa-se que os Eixos São Francisco e Chapada receberam, cada um, cerca de 25% do investimento; os Eixos Planalto e Metropolitano, cerca de 15% cada; e os demais Eixos foram contemplados com os restantes 20%.

Quadro 4.2 - Carteira Final por Agrupamento

R$ Milhão

EIXO DE DESENVOLVIMENTO		RODOVIAS	PORTOS	AEROVIAS	TOTAL	%
1	Eixo São Francisco	3.698,2	-	122,6	3.820,8	25,8%
2	Eixo Planalto	1.963,9	-	53,8	2.017,7	13,6%
3	Eixo Chapada	3.586,0	-	72,2	3.658,2	24,7%
4	Eixo Nordeste	1.219,3	-	14,5	1.233,8	8,3%
5	Eixo Metropolitano	276,7	2.000,0	0,0	2.276,7	15,4%
6	Eixo Grande Recôncavo	626,6	-	27,0	653,6	4,4%
7	Eixo Mata Atlantica	554,9	*	322,9	877,8	5,9%
8	Eixo Extremo Sul	262,3	-	14,8	277,1	1,9%
	TOTAL	**12.187,7**	**2.000,0**	**627,8**	**14.815,5**	**100,0%**

Nota: Não inclui Porto Sul, cuja concepção está sendo revista: R$ 3.026,3 milhões em 2013.
Não inclui ferrovias e dutovias cujo investimento perpassa várias regiões do Estado da Bahia.

5. CARTEIRA FINAL POR ENTE RESPONSÁVEL

O Plano Diretor de Logística de Transportes (PDLT) abrange projetos na esfera federal, projetos na esfera estadual e projetos a serem implementados por concessionárias privadas, sejam federais ou estaduais.

Rodovias

Na rede rodoviária federal, conforme visto no Capítulo 3, foram identificados 101 projetos com investimento total de R$ 5.716,5 milhões, cuja execução caberá primordialmente ao DNIT. Nos trechos concedidos, o investimento deverá ser negociado entre a Concessionária e a ANTT, responsável pelo acompanhamento das concessões federais.

Na rede rodoviária estadual, que é gerida pela Superintendência de Infraestrutura de Transportes da Bahia (SIT), integrante da estrutura da SEINFRA, foram identificados 183 projetos rodoviários, com investimento total de R$ 6.471,3 milhões. Nos trechos concedidos, o investimento deverá ser negociado entre a Concessionária e a AGERBA, também integrante da estrutura da SEINFRA.

O investimento total nos 284 projetos rodoviários monta em R$ 12.187,8 milhões, a ser implementado no período 2020 a 2035. Observa-se que isto corresponde a um orçamento anual da ordem de R$ 800,0 milhões, repartido aproximadamente na mesma proporção entre a esfera federal e a estadual.

O detalhamento dos projetos rodoviários é apresentado nos Anexos 1A a 4A, ao final.

Ferrovias

As ferrovias contempladas no PDLT são a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL).

A FCA é uma concessão federal, fiscalizada pela ANTT, que opera 2.172 km de linhas férreas no Estado da Bahia. O PDLT identificou diversos investimentos na recuperação das Linhas Sul, Norte e Centro, e na construção de variantes, ramais e acessos, visando ao adequado atendimento da demanda de transporte ferroviário na Bahia. O total estimado é de R$ 2.504,4 milhões, que poderá vir a ser aportado pela Concessionária, como parte da contrapartida da prorrogação do prazo da concessão. Este assunto está em negociação entre a FCA e a ANTT.

A FIOL é uma concessão federal outorgada à VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., uma empresa pública vinculada ao Ministério da Infraestrutura. A empresa detém a concessão da construção da ferrovia entre Ilhéus, Caetité, Barreiras e conexão com a Ferrovia Norte-Sul em Figueirópolis/TO (traçado básico) com 1.527 km e investimento estimado em R$ 9.726,8 milhões.

Esta concessão deverá ser subconcedida à iniciativa privada, inicialmente compreendendo o primeiro trecho (FIOL I) de Ilhéus a Caetité, com 536,8 km e investimento de R$ 3.054,1 milhões. O segundo trecho (FIOL II) da FIOL de Caetité até Barreiras, seria concedido posteriormente. Com relação ao terceiro trecho, está em análise pelo Governo Federal um traçado alternativo de Caetité a Correntina e, então, até a conexão com a Ferrovia Norte-Sul em Mara Rosa/GO. Este traçado alternativo é defendido pelo Governo da Bahia, visto que encurta em 380 km a distância entre a Região Centro-Oeste e o Porto Sul.

Para fins da presente análise, considerou-se o investimento na FCA como de origem privada e o investimento na FIOL (traçado básico) como recursos federais.

Portos

O PDLT contempla investimentos nos Portos de Salvador, Aratu e Porto Sul.

O investimento nos portos administrados pela CODEBA, quais sejam o Porto de Salvador e o Porto de Aratu, totalizam R$ 2.000 milhões. Este investimento, a princípio, a menos de um processo de estadualização, é de responsabilidade federal.

O Porto Sul, por sua vez, é uma iniciativa conjunta do Governo do Estado e da empresa Bahia Mineração S.A. (BAMIN), mediante a qual as instalações portuárias seriam compartilhadas entre um terminal privado (TUP) da BAMIN, destinado à exportação de minério de ferro, e um porto público, cujas principais cargas seriam soja e outros grãos, minérios e cargas gerais. Em 2013 este investimento foi estimado em R$ 3.026,3 milhões.

Entretanto, a concepção deste porto está sendo revista. Recentemente (maio/2019) foi assinado entre o Governo do Estado e a BAMIN um termo de unificação dos terminais do Porto e foi acordada 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. Nesta etapa, vem acontecendo, também, a seleção das empresas privadas que participarão com o Estado na constituição da SPE.

Tendo em vista o processo de revisão pelo qual passa o projeto do Porto Sul, este investimento (privado) não foi incorporado explicitamente às estimativas do PDLT.

Aeroportos

No Estado da Bahia os aeroportos sob a responsabilidade da INFRAERO, uma empresa pública nacional, são Ilhéus e Paulo Afonso. Os demais aeroportos são estaduais, sob a supervisão da SEINFRA, através da SIT, e, no caso dos aeroportos concedidos, da AGERBA.

Nestas condições, o investimento federal previsto no PDLT corresponde à construção do novo Aeroporto de Ilhéus, no montante de R$ 305,0 milhões, e à restauração, ampliação e melhorias no Aeroporto de Paulo Afonso, estimadas em R$ 7,2 milhões.

No âmbito estadual está prevista a construção de aeroportos em Bom Jesus da Lapa, Jacobina, Jequié e Santo Antônio de Jesus, no total de R$ 135,5 milhões; e obras de

restauração, ampliação e melhorias em 14 aeroportos, no total de R$ 180,1 milhões. O investimento nos aeroportos estaduais totaliza R$ 315,6 milhões.

Admitindo-se que a construção dos novos aeroportos venha a ser feita sob regime de concessão, o investimento federal seria de R$ 7,2 milhões; o investimento estadual seria de R$ 180,1 milhões; e o investimento privado chegaria a R$ 440,5 milhões.

Dutovias

As dutovias contempladas no PDLT são da responsabilidade da Companhia de Gás da Bahia (BAHIAGÁS), uma empresa de economia mista controlada pelo Estado da Bahia, que detém a concessão da distribuição de gás natural canalizado.

O investimento previsto nas dutovias é de R$ 679,0 milhões.

Carteira Final por Ente Responsável

Nestas condições o Quadro 5.1, a seguir, apresenta a Carteira Final por Ente Responsável.

Destacam-se os investimentos federais na rede rodoviária e na FIOL, correspondendo a 63% do total do PDLT. Segue-se a participação do Estado, correspondendo a 26%, e de empresas privadas, correspondendo a 11% do total.

Quadro 5.1 - Carteira Final por Ente Responsável

R$ Milhão

DESCRIÇÃO	GOVERNO FEDERAL	ESTADO DA BAHIA	EMPRESAS PRIVADAS	TOTAL
Rede Rodoviária	5.716,5	6.471,3	-	12.187,8
Ferrovia Centro-Atlantica (FCA)	-	-	2.504,4	2.504,4
Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL)	9.726,8	-	-	9.726,8
Porto de Salvador	545,0	-	-	545,0
Porto de Aratu	1.455,0	-	-	1.455,0
Porto Sul	-	a definir	a definir	a definir
Aeroporto de Ilhéus	-	-	305,0	305,0
Aeroporto de Bom Jesus da Lapa	-	-	36,2	36,2
Aeroporto de Jacobina	-	-	36,2	36,2
Aeroporto de Jequié	-	-	36,2	36,2
Aeroporto de Santo Antonio de Jesus	-	-	27,0	27,0
Demais Aeroportos da Bahia	7,2	180,0	-	187,2
Dutovias da BAHIAGÁS	-	679,0	-	679,0
TOTAL	**17.450,5**	**7.330,3**	**2.945,0**	**27.725,8**

Nota: Concepção do Porto Sul está sendo revista; estimativa era R$ 3.026,3 milhões em 2013.
Os Investimentos nos Portos da CODEBA poderão vi a ser estadualizados (ou concessionados)
A responsabilidade dos investimentos na Bahiagás é compartilhada com o setor privado

Principais Projetos Passíveis de Parcerias Privadas

Conforme visto anteriormente, a participação de empresas privadas no investimento do PDLT é da ordem de 10% do investimento total, compreendendo o montante estimado para a recuperação das linhas da FCA na Bahia e as possíveis concessões da construção e exploração dos novos aeroportos de Ilhéus, Bom Jesus da Lapa, Jequié, Jacobina e Santo Antônio de Jesus.

Entretanto, quando se considera a operação e manutenção do sistema logístico, a participação privada apresenta-se mais relevante, em função das concessões existentes e das passíveis de serem outorgadas no curto/médio prazos.

Na rede rodoviária federal, está concedida a BR-116/BR-364 nos trechos Salvador - Feira de Santana - Divisa BA/MG, com aproximadamente 681 km. Os trechos federais passíveis de novas concessões são:

- BR-101, trechos Entronc. BR-324 (Feira de Santana) - Entronc. BA-698 (acesso a Mucuri), integrante da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais, incluída no PIL, com 772 km;
- BR-101, trechos Divisa SE/BA - Entroc. BR-324 (Feira de Santana), incluída no PPI, com aproximadamente 166 km;
- BR-116, trechos Divisa PE/BA - Entroc. BR-324 (Feira de Santana), incluída no PPI, com aproximadamente 429 km;
- BR-020, trechos Divisa GO/BA - Barreiras, incluída no PPI) com aproximadamente 302 km.

Na rede rodoviária estadual, estão concedidos o Sistema BA-099, com aproximadamente 217 km; o Sistema BA-093, com aproximadamente 125 km; e o Sistema BA-052, uma Parceria Público-privada (PPP) na modalidade de concessão patrocinada, com aproximadamente 547 km. Os trechos estaduais que poderão ser objeto de PPP, nos moldes do contrato da BA-052, são:

- Ponte Salvador - Itaparica, cujo processo de concessão já foi anteriormente definido pelo governo estadual e que se encontra em fase de licitação, com aproximadamente 12 km;
- Sistema BA-001, de Itaparica até Divisa BA/ES, a depender ainda da realização de estudos de viabilidade específicos, com aproximadamente 830 km.

No tocante ao modal ferroviário, além da concessão da FCA, responsável pelos investimentos previstos para a recuperação das Linhas Sul, Norte e Centro, são passíveis de novas parcerias:

- Ferrovia de Integração Oeste-Leste, trecho Ihéus - Caetité (FIOL I) com 537 km, cuja construção está em final de conclusão pela VALEC, atual concessionária; e cuja operação e exploração deverão ser subconcedidas a um operador privado até 2022, conforme previsto no PPI;
- Ferrovia de Integração Oeste-Leste, trecho Caetité - Barreiras (FIOL II) com 485 km, que está em construção pela VALEC e cuja operação e exploração deverão ser subconcedidas oportunamente.

Em relação aos portos baianos, pode-se admitir como possível a eventual concessão do atual sistema portuário da CODEBA, no caso de serem bem sucedidas as ações em desenvolvimento para a possível estadualização desse sistema.

Ainda em relação ao modal portuário, destaca-se a parceria recentemente formalizada pela constituição da Sociedade de Propósito Específico (SPE), entre o Estado da Bahia, a BAMIN e outros investidores privados, que será responsável pela construção, operação e exploração do Porto Sul. Espera-se que as obras se iniciem ainda no segundo semestre de 2019 e que o Porto esteja em operação em 2023.

Com relação ao sistema aeroportuário foram identificadas as seguintes oportunidades de novas parcerias:

- Construção, operação e exploração do novo aeroporto federal de Ilhéus;
- Construção, operação e exploração dos aeroportos estaduais de Bom Jesus da Lapa, Jacobina, Jequié e Santo Antônio de Jesus;
- Operação e exploração dos aeroportos estaduais regionais de Guanambi e Irecê.

6. PROPOSTA DE MODELO DE GESTÃO PARA A IMPLANTAÇÃO DOS PROJETOS DO PDLT-BA

Esta etapa dos estudos tem por finalidade apresentar as linhas básicas de concepção de um Modelo de Gestão adequado para que a SEINFRA e, em particular, a SUPLOG venha a dispor de uma capacidade institucional e técnica que permita gerir de forma adequada a implantação de projetos na área de transportes na Bahia, assim como assessorar à SEINFRA no apoio à tomada de decisão da alta direção do governo do Estado.

As análises desenvolvidas nesta fase envolveram os seguintes aspectos:

- identificação e caracterização das funções gerenciais e técnicas que deverão ser desenvolvidas e fortalecidas na SUPLOG, SIT e AGERBA;
- revisão da estrutura básica e dos instrumentos de planejamento, coordenação e monitoramento da SUPLOG, SIT e AGERBA;
- análise da necessidade de reestruturação dos recursos humanos e técnicos dos órgãos analisados;
- indicação da necessidade eventual de novos instrumentos legais e normativos para o desenvolvimento e o fortalecimento de novas competências gerenciais e técnicas necessárias à governança da rede de logística.

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

Primeiramente, são apresentados os fundamentos considerados para a proposição do modelo de gestão para implantação de projetos na área de transportes na Bahia.

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

6.1. Fundamentos do Modelo de Gestão Proposto

As análises e as recomendações aqui feitas visam a apresentar os fundamentos que deverão nortear a proposição de um modelo de gestão para maximizar a capacidade de planejamento, gestão e de execução de projetos, com a obtenção dos resultados esperados na área de transportes na Bahia.

O objetivo é otimizar a atuação dos vários órgãos existentes no setor estadual dos transportes, com o envolvimento de diversos agentes, tanto públicos quanto privados, na gestão e operação do setor.

Esse objetivo deve permear todas as etapas compreendidas na execução dos projetos, quais sejam: planejamento, elaboração de projetos, execução/implantação, operação, fiscalização e avaliação.

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

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

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

O modelo de gestão deve respeitar a separação e hierarquização de funções e competências entre os diversos órgãos da Secretaria. Em princípio, a atividade central de planejamento geral e macrogestão do setor caberia à SEINFRA/SUPLOG, com órgãos vinculados sendo responsáveis pelas atividades de cunho executivo, conforme suas atribuições finalísticas.

Os pressupostos listados para a estruturação do modelo de gestão já haviam sido apresentados no relatório do PDLT de 2013/2014. O estudo então desenvolvido apontou alguns como estruturadores do modelo, vistos a seguir:

- reforçar a ação da SEINFRA na formulação do planejamento estratégico do setor e na avaliação das formas de cooperação e de contratação de agentes privados na implantação e exploração da infraestrutura e de serviços no setor;
- reforçar a ação da SEINFRA no monitoramento e na avaliação das políticas e programas executados;
- estruturar a SUPLOG (antes SUPET) para o exercício de suas atribuições de planejamento estratégico, assessorando o Secretário da SEINFRA no desempenho de suas atribuições;
- delegar aos órgãos vinculados (AGERBA e SIT) o desenvolvimento de atividades de planejamento setorial, diretamente ligadas às suas atividades finalísticas;
- consolidar a AGERBA como entidade regulatória e fiscalizadora para toda a infraestrutura e serviços públicos outorgados;
- estruturar a SIT (antes DERBA) para capacitá-la para sua atuação no segmento da infraestrutura não delegado.

O modelo de gestão a ser implantado deve procurar explorar de forma intensiva, na sua operacionalização, a participação da iniciativa privada nos investimentos e na operação da infraestrutura de transportes no Estado.

O afastamento da execução direta do poder executivo no setor segue a tendência geral da administração pública em se concentrar na gestão, regulação e fiscalização do sistema de transportes, utilizando-se de contratos com empresas privadas para a realização de

serviços para planejamento, construção, manutenção, elaboração de projetos e de fiscalização de obras.

A concessão de infraestrutura e de serviços ou mesmo a participação em projetos de parcerias público-privadas são instrumentos de outorga interessantes para a administração pública, pois atraem investimentos privados para o sistema e podem assegurar altos níveis de qualidade na administração, manutenção e operação da infraestrutura e de serviços, otimizando o uso dos recursos públicos a serem aplicados no sistema.

A utilização desses tipos de outorgas pode ser viabilizada desde que:

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

O afastamento da execução direta pelo poder público, no entanto, não significa a ausência do Estado na garantia da oferta desses serviços. Segundo o TCU[1], mesmo o Estado se afastando da execução direta, ele deve ainda manter funções essenciais na gestão de tais serviços, com a finalidade de garantir que sejam prestados na quantidade e qualidade apropriados.

Assim, deverá haver o fortalecimento dos mecanismos de governança (gestão) da SEINFRA e de seus órgãos vinculados para a promoção, regulação e fiscalização das obras e serviços terceirizados.

Citado anteriormente como um dos princípios básicos para um modelo de gestão eficiente, a separação e a hierarquização de funções e competências entre os diversos órgãos da Secretaria já foi objeto de considerações na Proposta de Modelo de Gestão feita para o PDLT de 2013/2014.

De forma resumida, as principais recomendações feitas à época e que continuam válidas na atualidade, são:

- A elaboração de planos diretores logísticos e setoriais e de delegação de infraestrutura e serviços associados são atividades de planejamento estratégico que devem ser executadas no âmbito da SEINFRA, que é o órgão de proposição e coordenação da política estadual de transportes, através da SUPLOG, integrante da sua estrutura funcional.
- Atividades de gestão de contratos de outorga, de regulação e de fiscalização de infraestrutura e de serviços públicos devem ficar no âmbito das competências da AGERBA, órgão especialmente criado para exercer o poder de regulação, controle e fiscalização dos serviços delegados no setor público estadual.
- A SIT atuaria sobre a infraestrutura e serviços não delegados, sendo responsável por sua implantação, manutenção, conservação, fiscalização e operação, através de ação descentralizada, com a utilização de consultoria e empresas de construção privadas.

[1] TCU, Relatório de Auditoria Operacional TC 018.739/2012-1.

- No planejamento, a SIT teria atribuições de coordenação e execução de projetos e de estudos específicos para a execução das suas atividades finalísticas, tais como EVTEAs, projetos de engenharia, planos de gestão de pavimentos, de manutenção e recuperação da infraestrutura, entre outros.
- A avaliação das formas de cooperação e de contratação de agentes privados na implantação e exploração da infraestrutura no setor, hoje em parte executada pela SIT, deve ser atividade incluída na macrogestão do sistema, a cargo da SUPLOG/SEINFRA.

No que se refere à atuação como poder concedente, as análises mostraram a diversidade de situações existentes definidas por lei estadual, com a SEINFRA e a AGERBA assumindo essa competência segundo os sistemas e tipos de infraestrutura de transporte.

Mantendo as atuais competências definidas em lei, mas atendendo à recomendação feita sobre a necessidade de segregação de funções para evitar a superposição de competências, deverá haver uma reordenação em algumas das práticas atuais de planejamento executadas pela SIT (planos diretores e estudos para concessão de infraestrutura) as quais deverão passar para a SUPLOG, conforme será visto adiante.

Também a gestão de infraestrutura de terminais delegada a municípios, atualmente com responsabilidade dividida entre a SIT e a AGERBA deverá ser reconfigurada, conforme também abordado adiante, em nome do melhor ordenamento funcional das competências dos dois organismos e da melhoria da qualidade dos serviços ofertados.

Ainda como parte dos fundamentos aqui tratados para a melhor eficiência da gestão do sistema estadual de transportes e do processo de implantação dos projetos e ações prioritárias selecionados no PDLT, é importante que a SEINFRA, através da SIT e da AGERBA, execute de forma ordenada os procedimentos adequados para a implantação dos projetos na área de transportes.

De acordo com as recomendações básicas para a contratação e fiscalização de obras públicas do Tribunal de Contas da União, as etapas de licitação e contratação de obras compreendem, minimamente, no que diz respeito ao planejamento para sua execução, a partir de seleção de projetos definida pela Secretaria, as seguintes ações:

- Estudos de Viabilidade - objetivam eleger o empreendimento que melhor responda ao programa de necessidades, sob os aspectos técnico, ambiental e socioeconômico.
- Projeto Básico ou Executivo de Engenharia, executado conforme a lei de licitações – definido como elemento básico na execução de obra pública.
- Licenciamento Ambiental – a partir do projeto de engenharia definido.

O cumprimento desses procedimentos assegura menor risco de desperdício de recursos públicos, de prejuízos para a sociedade e de incertezas para a adequada execução das obras e serviços.

6.2. Competências e Funções que deverão ser desenvolvidas e fortalecidas na SUPLOG, SIT e AGERBA

A partir dos fundamentos do modelo de gestão expressos, serão aqui examinadas as competências sugeridas para a SUPLOG/SEINFRA, SIT e AGERBA, com a identificação e caracterização das suas funções e atividades, e proposta a revisão, quando necessária, de suas estruturas funcionais básicas.

6.2.1. SUPLOG

Competências

Na etapa de Diagnóstico foi comentado que a Superintendência encontra problemas para executar plenamente suas funções regimentais de órgão de planejamento da SEINFRA, tanto em decorrência de um quadro técnico inadequado como por apresentar uma estrutura organizacional que apresenta duplicidades de competências e uma distribuição desigual nas atividades a desempenhar, principalmente na Diretoria de Informação e Logística Portuária, que tem sua atuação voltada especificamente para o setor portuário, no qual o governo estadual tem pouca ingerência.

Além desses problemas internos, algumas ações de competência regimental da SUPLOG vêm sendo desenvolvidas por outras unidades externas à Superintendência, como os estudos para concessão de ativos executados pela SIT, por exemplo, na área de terminais.

Por princípio, as atribuições de macrogestão do sistema devem ser reforçadas na SUPLOG, que deve exercer a competência de coordenar e executar estudos de planejamento global do setor, tais como, entre outros:

- Plano Diretor de Logística e Transportes;
- Planos Diretores setoriais[2];
- Estudos e planos para concessão de infraestrutura;
- Estudos e planos intermodais e estratégicos.

Dessa forma, a SUPLOG manteria as suas atribuições básicas de assessorar o Secretário da SEINFRA no planejamento, coordenação, supervisão, acompanhamento e avaliação da política de transportes no Estado, promovendo e articulando a integração dos diversos modais de transportes.

Ainda com relação a atividades atualmente executadas por outras unidades da SEINFRA, a SUPLOG deve fortalecer sua ação para implantar um sistema de informações sobre a infraestrutura de transportes do Estado, atualmente sendo operacionalizado através da Coordenação de Tecnologia da Informação e Documentação da SIT. Uma primeira proposta seria a de transferir parte dos sistemas da SIT para a SUPLOG, se possível, ficando na Coordenação da SIT os voltados para a execução de atividades de construção, manutenção e gestão de infraestrutura sob sua responsabilidade.

[2] Observadas as possibilidades de delegação contidas nos dispositivos das Leis nº 11.378/2009 e nº 12.044/2011.

Mesmo não sendo possível esse desmembramento, a SUPLOG deve procurar se valer de sistemas e serviços vinculados à tecnologia de informação que, a partir dos dados gerados na execução de planos diretores e de logística realizados, permitam análises de acompanhamento e supervisão do sistema de transportes estadual ou mesmo a realização de análises preliminares e pontuais sobre segmentos desse sistema, sejam trechos de rodovias ou terminais portuários, por exemplo.

Com relação às suas competências, deveria ser incorporada à estrutura formal da Superintendência as atividades que vêm sendo executadas na coordenação, monitoramento e controle de Programas financiados por entidades internacionais, como é o caso do PREMAR 2.

As atividades exercidas atualmente pela Unidade de Coordenação dos Programas de Financiamento Externo (UCP) (gestão da execução de programas de investimentos), pelo Núcleo de Qualidade das Obras (NQO) (apoio na qualidade de projetos e obras de engenharia) devem compor a lista de atribuições da SUPLOG definidas em regimento.

Dessa forma, levando em consideração as observações acima, as competências da SUPLOG, de forma resumida, devem ser as seguintes:

- Assessorar o Secretário da SEINFRA na estruturação e na negociação dos contratos de financiamento externo.
- Coordenar a elaboração do Plano Diretor de Logística e Transportes e manter sua periódica atualização.
- Elaborar, coordenar e avaliar planos diretores setoriais, programas e projetos de logística de transportes e de integração modal, e estudos para outorga de infraestrutura de transportes.
- Coordenar, monitorar e controlar a execução, inclusive financeira, dos programas de investimentos em infraestrutura, financiados por instituições internacionais.
- Efetuar estudos preliminares para a implantação, monitoramento e avaliação de segmentos específicos do sistema de transportes estadual, tais como: trechos rodoviários e terminais integrantes da infraestrutura do setor de transportes.
- Implementar e manter atualizado um sistema de informações sobre a infraestrutura de transportes do Estado.
- Propor políticas públicas para o desenvolvimento, construção e fomento da infraestrutura e serviços de transportes no Estado.
- Manter articulação com órgãos e entidades federais, estaduais e municipais para compatibilizar a execução de programas de transportes.
- Manter articulação com o meio acadêmico e instituições públicas e privadas de pesquisa, visando à cooperação para a elaboração e divulgação de trabalhos técnicos e científicos relativos à logística de transportes.

A atual competência de promover os EVTEAs para a construção, manutenção e conservação de rodovias, aeroportos e terminais rodoviários e hidroviários, contida no regimento da SUPLOG, deve ser descentralizada para a SIT, que apresenta melhor estrutura técnica, através de sua Diretoria de Projetos e Programas Especiais, para a execução desses estudos, inclusive na área ambiental.

Ainda no que se refere ao necessário reforço de atividades na Superintendência, o relatório do PDLT de 2013/2014 já mencionava que a SUPLOG deveria manter interlocução permanente com órgãos federais com atuação na área de transportes, considerando a importância estratégica que o sistema federal de transportes tem para o desenvolvimento do Estado da Bahia.

Além da dependência regulatória federal para projetos na área portuária, como o Porto Sul e o sistema projetado para a região de Aratu, a rede troncal de rodovias e ferrovias é estratégica para o bom funcionamento da infraestrutura de transportes do Estado. O conhecimento e discussão pelo Estado dos programas e ações federais na Bahia é fundamental para o planejamento da rede de transportes estadual.

Quadro Técnico

A não existência de um quadro técnico adequado foi destacado como um dos problemas existentes para a SUPLOG executar de forma desejável suas funções regimentais.

Esse problema também já havia sido apontado no relatório do PDLT de 2013/2014:

> *"Para exercício das suas competências, a SUPET (SUPLOG) deverá passar por uma reestruturação, com o redimensionamento de seu quadro funcional – atualmente aquém das suas necessidades ....*
> *A Superintendência deverá contar ..., com um quadro funcional de gestores com treinamento especializado no planejamento de transportes e avaliação de projetos, para coordenar e executar as funções básicas de planejamento, acompanhamento e avaliação dos programas de transporte no Estado.*

Conforme mencionado no relatório do Diagnóstico do Modelo Atual de Gestão, 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 vinculadas à gestão do PREMAR 2, exercida pela Superintendência.

A recomendação básica para a solução dessa carência de técnicos é a realização de estudo para dimensionamento do quadro de pessoal, estabelecendo um quantitativo de servidores compatível com as necessidades do órgão e seus objetivos estratégicos.

No curto prazo, algumas providências emergenciais e ações objetivas poderiam ser definidas para minorar essa deficiência técnica, permitindo uma complementação mínima de servidores para o quadro da SUPLOG:

- Intensificar a contratação de consultorias privadas na execução dos planos, projetos e estudos, assim como para a execução de atividades específicas a serem desenvolvidas pela Superintendência. Essas consultorias poderiam dar suporte, em especial, nas seguintes ações:
    - Manutenção periódica da atualização do Plano Diretor de Logística de Transportes, com ênfase para:

- Levantamento e obtenção sistemática de dados para atualização permanente do PDLT.
- Atualização do ferramental de planejamento da SUPLOG com vistas a sua integração com o ferramental disponibilizado pelo PDLT.
- Avaliação de propostas adicionais, complementares ou alternativas de projetos de investimento na infraestrutura de transporte estadual.

o Coordenação e controle da execução dos programas de Investimentos financiados pelas instituições internacionais, com ênfase para:

- Apoio na execução da programação e acompanhamento da execução físico-financeira dos contratos.
- Identificação de eventos críticos capazes de provocar impacto financeiro ou variação cronológica dos contratos.
- Apoio na relação e coordenação das atividades dos diversos contratados e outros atores envolvidos com os Programas.
- Verificação do cumprimento dos compromissos resultantes dos Contratos de empréstimo.
- Disponibilização periódica de informações relativas aos avanços dos Programas.

- Na área de sistemas de informações, tentar estabelecer uma utilização compartilhada com a SIT em sistemas selecionados, relacionados com as competências da SUPLOG, fazendo a compatibilização paulatina da base de dados obtida nos planos executados com a implantação desses sistemas na SUPLOG.
- Para análises preliminares de ações em segmentos específicos da rede de transportes no Estado, utilizar processamentos específicos contratados com empresas especializadas – softwares ou mesmo dados e informações processadas – minimizando o uso de sistemas próprios e a necessidade de técnicos para a sua operação.

A adoção desses procedimentos possibilita a realização dos trabalhos de competência da SUPLOG sem aumento expressivo do quadro de servidores. Com isso, estima-se que, no curto prazo, seja necessário apenas um acréscimo no quadro de pessoal da Superintendência para 20 servidores, que se concentrariam nas atividades de coordenação, controle e fiscalização dos serviços executados, garantindo sua prestação com a qualidade desejada.

Proposta de Nova Estrutura para a SUPLOG

Em decorrência dos problemas comentados sobre:

- a necessidade de se reforçar as atribuições de macrogestão do sistema;
- a importância de se estruturar um sistema de informações sobre transportes;

- a conveniência de se incorporar à estrutura formal da Superintendência as atividades de coordenação, monitoramento e controle de programas financiados por entidades internacionais;
- a existência de duplicidades de competências apontada no Diagnóstico; e
- a existência de uma distribuição desigual nas atividades entre as diretorias da SUPLOG, foi elaborada a proposta, para discussão, de uma nova estrutura para a SUPLOG, com as respectivas competências, conforme exposto a seguir.

Diretoria de Articulação e Informação:

- Propor políticas públicas de estímulo ao desenvolvimento da infraestrutura e serviços de transporte, na sua área de atuação.
- Manter articulação com os órgãos públicos e privados identificando demandas e obstáculos existentes para o funcionamento do sistema estadual de transportes.
- Manter articulação com órgãos e entidades federais, estaduais e municipais para compatibilizar a execução de programas de transportes de interesse do Estado.
- Manter articulação com o meio acadêmico e instituições públicas e privadas de pesquisa, visando à cooperação para a elaboração e divulgação de trabalhos técnicos e científicos relativos à logística de transportes.
- Prestar apoio técnico e administrativo ao Comitê Estadual de Logística de Transportes do Estado da Bahia.
- Estruturar e manter sistemas de informações sobre a infraestrutura de transportes do Estado, com dados que permitam monitorar, acompanhar e avaliar ações e projetos na área de transportes.
- Efetuar, a partir dos sistemas de informação sobre infraestrutura de transportes e em conjunto com as demais diretorias, em função das suas áreas de atuação, estudos preliminares para monitoramento e avaliação de segmentos específicos do sistema de transportes estadual, tais como: trechos rodoviários e terminais integrantes da infraestrutura do setor de transportes.

Diretoria de Planos de Logística e Transporte:

- Propor políticas públicas de estímulo ao desenvolvimento da infraestrutura e serviços de transporte, na sua área de atuação.
- Coordenar a elaboração do Plano Diretor de Logística e Transportes e manter sua periódica atualização.
- Coordenar a elaboração e a revisão periódica de planos diretores setoriais, estudos e planos de logística de transportes e de integração modal, de forma compatibilizada com o Plano Diretor de Logística e Transportes.
- Coordenar a elaboração de estudos para outorga de infraestrutura de transportes cujo processo não é de competência da AGERBA, em conformidade com a política definida para o setor.
- Executar a elaboração dos planos e estudos de forma integrada com a SIT e a AGERBA, conforme suas respectivas áreas de atuação

Diretoria de Programas de Investimentos

- Propor políticas públicas de estímulo ao desenvolvimento da infraestrutura e serviços de transporte, na sua área de atuação.
- Prestar assessoramento técnico para a estruturação e a negociação de contratos de financiamento.
- Coordenar, monitorar e controlar a execução, inclusive financeira, dos programas com financiamento de investimentos em infraestrutura.
- Executar avaliações periódicas da execução e do acompanhamento, assessoramento e controle dos processos de contratações vinculados aos programas de financiamento contratados.
- Controlar a qualidade e a conformidade com as especificações técnicas e com os padrões de desempenho contratados, dos projetos, obras e serviços executados no âmbito dos programas de investimentos.
- Estabelecer os procedimentos necessários com a SIT para o desempenho de suas atribuições de coordenação, monitoramento e controle da execução dos programas de investimentos com financiamento contratado.

A Diretoria de Articulação e Informação seria responsável pelo relacionamento com órgãos públicos e setores da iniciativa privada para operacionalização dos planos e estudos para desenvolver o sistema no Estado.

Seria também a responsável por estruturar e manter um sistema de informações sobre o sistema de transportes, podendo realizar, a partir de dados obtidos nesses sistemas e em conjunto com as outras diretorias, estudos e avaliações preliminares sobre segmentos da infraestrutura de transportes no Estado.

A Diretoria de Planos de Logística e Transportes seria a responsável por coordenar a execução e a atualização do macroplanejamento estratégico do setor, realizado em intervalos de tempo definidos, de forma a estabelecer um fluxo contínuo e atualizado de propostas de ações no sistema.

Estudos para outorga de infraestrutura, inclusive por meio de parcerias público-privada também seriam executados por essa diretoria, com a devida integração com a AGERBA, atendendo às orientações da política definida pela SEINFRA.

Por último, à Diretoria de Programas de Investimentos incumbiria as competências estabelecidas nas Portarias nº 052/2015 e nº 069/2016, ambas da SEINFRA, para executar a gestão e programas de Investimentos em infraestrutura com contratos de financiamento externo, como o PREMAR 2, com o Banco Mundial.

O volume de procedimentos inerentes à coordenação desses programas justifica a criação de uma diretoria específica, conforme foi verificado nas entrevistas realizadas com diretores e técnicos da SUPLOG. A criação dessa diretoria poderia se efetivar na dependência da existência de programas de investimentos à semelhança do PREMAR 2, e descentralizaria as competências de gestão hoje exercidas pela Superintendente da SUPLOG, que ficaria mais livre para o exercício de sua atribuição básica de assessorar o Secretário da SEINFRA, na esfera de atribuições cometidas à SUPLOG, no apoio à tomada de decisão da alta direção do governo do Estado.

A estrutura proposta para a SUPLOG é apresentada na Ilustração 6.1.

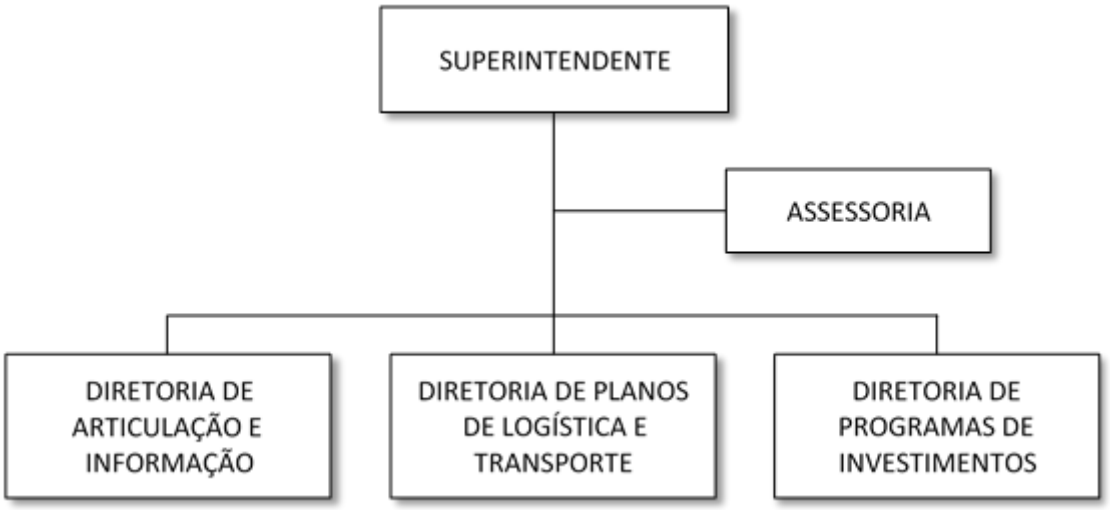


Ilustração 6.1 - Organograma Proposto para a SUPLOG

6.2.2. SIT

Estrutura e Competências

A SIT atuaria sobre a infraestrutura e serviços **não outorgados**, em rodovias ou terminais, sendo responsável por sua implantação, manutenção, conservação, fiscalização e operação, competindo-lhe, de forma resumida:

- elaborar estudos e projetos relativos à subfunção transporte;
- executar o Plano Diretor de Logística e Transportes do Estado, o Plano Aeroviário do Estado e respectivas obras correlatas, mediante programas anuais de trabalho;
- construir, manter e conservar as estradas estaduais, federais delegadas, bem como acessos;
- controlar, fiscalizar e policiar o tráfego nas rodovias estaduais e federais delegadas, no que lhe couber;
- promover a construção, manutenção e conservação de pistas de aeroportos e de terminais rodoviários, hidroviários e aeroviários, bem como a administração dos terminais não delegados.

A SIT continuaria com a competência de elaborar estudos e projetos relativos à infraestrutura de transporte não delegada, entendendo-se com isso o desenvolvimento de EVTEAs[3], projetos de engenharia e de estudos específicos para a execução das atividades finalísticas do Departamento, como, por exemplo, planos de gerenciamento de pavimento, planos de restauração e de manutenção da infraestrutura de transporte, no âmbito das suas competências.

No que diz respeito à execução, pela SIT, de suas competências, de acordo com o documento Visão Diagnóstica da Superintendência de Infraestrutura de Transportes da Bahia – SIT, documento interno à SUPLOG, de maio de 2019:

[3] Os EVTEA, antes de competência da SUPLOG, passariam a ser realizados pela SIT.

> *"a transformação do DERBA em parte integrante da estrutura da SEINFRA se deu num contexto de escassez de recursos públicos e da busca necessária pela modernização da gestão com foco na eficiência e no resultado. A readequação do órgão também buscou racionalizar despesas e eliminar duplicidades de competências."*

Como apontado no relatório do Diagnóstico do Atual Modelo de Gestão, ainda existem muitos problemas decorrentes da transformação efetuada, que afetam o desempenho da SIT no cumprimento de suas funções regimentais, sendo os principais:

- perda da autonomia administrativo-financeira, com aumento da burocracia nos processos do órgão;
- inadequação do quadro funcional;
- não funcionamento adequado de algumas Diretorias e Coordenações, tanto por submissão hierárquica diversa da estrutura regimental da SIT como pelo exercício de atribuições em unidades diversas das especificadas regimentalmente.

A necessidade de reavaliação ou mesmo de aperfeiçoamento da modelagem institucional para a SIT é evidente e urgente. Esse é um processo que deverá ser conduzido pela SEINFRA a médio prazo, para que a Superintendência possa desempenhar suas funções e competências regimentais de forma correta.

Como mencionado no Diagnóstico, o mal funcionamento de algumas unidades da Superintendência somado à inadequação de seu quadro funcional certamente acarretam maiores custos na execução de projetos e na realização das obras, decorrentes do menor aprimoramento técnico necessário ao seu planejamento e pela menor eficiência na fiscalização exercida nas suas implantações.

Se a necessária reavaliação do modelo institucional da SIT transcende ao escopo da presente análise, algumas medidas de curto prazo poderiam ser consideradas para melhorar o desempenho da Superintendência na execução de suas competências, com base nos problemas detectados no relatório de Diagnóstico do Modelo Atual de Gestão, relacionados a seguir.

Proposta de Medidas e Curto Prazo

a) Subordinação de Unidades da SIT

Na análise do Diagnóstico do Modelo Atual de Gestão, com base nas entrevistas realizadas e no documento[4] que analisa o funcionamento da estrutura da SIT, foi comentado que algumas Diretorias e Coordenações não apresentavam funcionamento adequado devido ao exercício de atribuições em unidades diversas das especificadas regimentalmente.

Esse é o caso das coordenações de Tecnologia da Informação e Documentação, de Planejamento e Orçamento, de Contratos e Convênios e de Licitação, que embora

[4] Visão Diagnóstica da Superintendência de Infraestrutura de Transportes da Bahia – SIT, maio de 2019 – documento interno à SUPLOG.

constem da estrutura da Superintendência, subordinam-se, na prática, diretamente à SEINFRA.

Embora a SIT possua unidade de orçamento própria, a subordinação prática dessas unidades à Secretaria decorre do fato de que a Superintendência não tem autonomia jurídico-financeira, subordinando-se ao Secretário da SEINFRA para celebrar contratos, ajustes, protocolos, termos aditivos e rescisões contratuais e demais atos que envolvam execução financeira.

Mantendo-se a atual estrutura administrativa da SIT, o ideal é que essas unidades sejam total ou parcialmente incorporadas à SEINFRA, em suas unidades de Planejamento e Orçamento, da Assessoria de Planejamento e Gestão, e de Licitações, Contratos e Convênios, da Diretoria Geral.

Com relação à Coordenação de Tecnologia da Informação e Documentação, parte de seus sistemas que tratam de informações sobre a infraestrutura de transportes do Estado deve ser transferida para a SUPLOG, conforme já comentado.

b) Diretoria de Projetos e Programas Especiais

Nas entrevistas realizadas com técnicos da SUPLOG e da SIT, foi apontado que estudos de avaliação técnico-econômica e projetos de engenharia somente são executados de forma adequada para os trechos de rodovias que estão no âmbito do programa PREMAR 2. Para os demais trechos da rede rodoviária são feitos projetos simplificados de engenharia através da Assessoria Técnica vinculada ao Diretor Superintendente e não pela Diretoria de Projetos e Programas Especiais.

É importante que todas as etapas do planejamento para implantação de projetos sejam feitas de forma adequada. No caso da SIT, isso envolve a execução de EVTEA e projeto básico ou executivo de engenharia, conforme o caso, para todos os trechos da malha estadual.

A realização desses estudos deve ser concentrada na Diretoria de Projetos e Programas Especiais, que deve ter sua atuação reforçada para cumprir suas atribuições conforme o regimento da SIT.

O cumprimento desses procedimentos assegura um menor risco de desperdício de recursos públicos, de prejuízos para a sociedade e de incertezas para a adequada execução das obras e serviços.

c) Diretoria de Terminais

Outra disfunção na estrutura da SIT refere-se à atuação da Diretoria de Terminais, atualmente executando todas as ações referentes aos terminais aeroviários, hidroviários e rodoviários, incluindo planejamento, projetos, construção e estudos para o processo de concessão de terminais.

Regimentalmente, a competência da Diretoria restringe-se a exercer o controle técnico dos trabalhos de construção, ampliação, restauração e melhoramentos de terminais, em articulação com a Diretoria de Construção e Manutenção.

Conforme disposição regimental, o macroplanejamento de terminais – aeroviários, rodoviários e hidroviários – e os estudos para suas outorgas deveriam ser executados pela SUPLOG e pela AGERBA, conforme o caso. Já os projetos de engenharia, pela Diretoria de Projetos e Programas Especiais.

Para uma melhor adaptação às atuais práticas e em virtude das peculiaridades que envolvem a construção de terminais, particularmente os do setor aeroviário, uma alternativa seria a de modificar as atribuições da Diretoria de Terminais, conferindo a ela competências para planejar (realizar os EVTEA), projetar e construir terminais, concentrando as ações para implantação desse segmento do sistema de transportes nessa unidade.

De qualquer forma, para os terminais aeroviários, a competência para elaborar planos diretores e estudos para concessão devem ficar na SUPLOG.

d) Escritórios Regionais

O processo de transformação/criação da SIT trouxe a extinção das residências regionais, o que, de acordo com as entrevistas realizadas na etapa de Diagnóstico, prejudicou a fiscalização do andamento das obras, com consequências técnicas e financeiras para os serviços contratados.

A não existência desses escritórios regionais onera os deslocamentos e, com isso, dificulta a presença das equipes técnicas no acompanhamento e controle dos serviços nos locais das obras, na prática restringindo a fiscalização e prejudicando a qualidade dos serviços executados.

Uma possível solução para atenuar esse problema seria a utilização compartilhada de parte das instalações dos Polos Regionais que a AGERBA possui no Estado. A presença da SIT nesses escritórios seria a de uma equipe técnica mínima, restrita às atividades de fiscalização das obras de construções e de manutenção contratadas, de forma a tornar mais frequentes ações de fiscalização em todo território estadual com a diminuição dos custos de deslocamento.

e) Procuradoria Jurídica

Atualmente os processos da Superintendência são submetidos à Procuradoria Geral do Estado (PGE) para parecer sobre suas legalidade e pertinência, inclusive para elaboração de minutas de contratos, convênios e de editais de licitação, acarretando ineficiências decorrentes de não ter a Procuradoria quadros dedicados e especializados nos assuntos e problemas do setor, o que tem afetado o processo decisório e de regulamentação necessário às atividades do órgão.

Preservando-se a atual estrutura da Superintendência, o problema de uma falta de corpo jurídico na SIT pode ser resolvido através da alocação, pela Procuradoria Estadual, de procuradores especializados para atuar internamente à SIT. Esse é um modelo empregado nas agências do governo federal, onde as procuradorias são constituídas por procuradores vinculados à Advocacia Geral da União, mas dedicada aos processos e questões próprias daqueles organismos.

Na impossibilidade de alocação de procuradores na Superintendência, uma alternativa poderia ser a da designação, na Procuradoria Estadual, de procuradores dedicados e especializados em análises de processos na área de transportes. Essa linha seria uma variante da anterior, evitando o deslocamento de procuradores para a SIT, mas mantendo a dedicação e especialização no trato de processos e questões da área de transportes.

f) Transferência de Terminais para Municípios

A transferência de terminais rodoviários e hidroviários para os municípios, principalmente aqueles com pequena movimentação, tem sido uma prática da SEINFRA como forma de reduzir os custos operacionais na gestão desses ativos.

Com a extinção do DERBA, os terminais passaram a ser propriedade da Secretaria da Administração (SAEB), o que tornou o processo de transferência da propriedade dos terminais às prefeituras mais complicado e moroso por depender de ações externas à SEINFRA para a sua aprovação, já que necessita de autorização legal da Assembleia Legislativa Estadual.

Uma solução para tentar diminuir a burocracia e o tempo necessário para esse processo seria a promulgação de lei estadual (minuta de projeto de lei no anexo 11A) que autorizasse previamente tais transferências, condicionadas à aceitação entre as partes e a outros fatores pertinentes, como, por exemplo, a aplicação de recursos estaduais para a recuperação do patrimônio, quando for o caso.

Essa solução é similar à adotada pelo governo federal através da edição da Medida Provisória nº 82/2002[5], que tratava da transferência da União para os Estados e o Distrito Federal de parte da malha rodoviária sob jurisdição federal, cuja classificação funcional as situava como mais afetas à gestão estadual.

Outros problemas ainda referentes à problemática da delegação e gestão de terminais serão analisados quando da análise das competências da AGERBA.

Quadro de Pessoal

A inadequação relatada no Diagnóstico sobre os quadros funcionais da SIT certamente acarretaram maiores custos na elaboração de projetos e na realização das obras, decorrentes do menor aprimoramento técnico necessário no planejamento e pela menor eficiência da fiscalização exercida sobre suas execuções.

O Relatório sobre o Modelo de Gestão contido no PDLT de 2013/2014 já alertava que:

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

[5] A MP 82/2002 foi integralmente vetada pela Mensagem nº 198/2002 da Presidência da República, em decorrência das alterações introduzidas em seu texto pelo Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2003.

Essa situação só foi agravada no decorrer dos anos, já que não houve renovação e nem requalificação técnica dos servidores para desempenho de atividades relacionadas ao gerenciamento de contratos e fiscalização de obras.

O relatório interno[6] à SUPLOG que faz o diagnóstico atual da SIT apontou a necessidade do "dimensionamento do quadro, estabelecendo um quantitativo de servidores compatível com as necessidades do órgão e seus objetivos estratégicos".

A necessidade de se redimensionar e recompor o quadro técnico da SIT é evidente e urgente, conforme se depreende do diagnóstico apresentado. Mas tão importante quanto essa recomposição é a necessidade de sua capacitação técnica para atender as necessidades para gestão de contratos de elaboração de projetos e de execução de obras de construção e de manutenção da infraestrutura de transportes.

A capacitação técnica do quadro de pessoal deverá ser voltada para o fortalecimento dos mecanismos de governança (gestão) da SIT, focados no gerenciamento dos contratos com empresas privadas para a construção, manutenção, elaboração de projetos e fiscalização de obras.

Prevê-se uma atuação da SIT na infraestrutura afastada da execução direta, com o uso intensivo de contratos com consultorias e empresas de construção privadas. Essa orientação segue a tendência geral da administração pública em se concentrar na gestão e fiscalização de contratos com empresas privadas, melhorando sua gestão para ofertar à sociedade melhores condições de infraestrutura e serviços do setor.

6.2.3. AGERBA

Competências

A princípio, deve haver a consolidação da AGERBA como entidade reguladora e fiscalizadora para toda a infraestrutura e serviços públicos outorgados, entendendo-se por outorga toda a concessão, permissão e autorização à iniciativa privada e toda a delegação de infraestrutura e serviços, inclusive a municípios no Estado.

Atividades de gestão de contratos de outorga, de regulação e de fiscalização de infraestrutura e de serviços públicos, inclusive contratos de parcerias público-privadas, devem ficar no âmbito das competências da AGERBA, órgão especialmente criado para exercer o poder de regulação, controle e fiscalização dos serviços outorgados no setor público estadual.

O relatório de Diagnóstico do Atual Modelo de Gestão apontou a existência de uma divisão de responsabilidades entre a SIT e a AGERBA na gestão de terminais rodoviários e hidroviários delegados por convênio a municípios.

Nas entrevistas realizadas com dirigentes e técnicos da AGERBA e da SIT, foi apontado que não existe política definida para administração desses terminais delegados, inclusive no que diz respeito aos procedimentos a serem seguidos quando da sua devolução pelas prefeituras ao Estado. Tanto a Agência como a SIT queixam-se dessa indefinição e pontuam as dificuldades administrativas e orçamentárias para a gestão desses ativos.

[6] Visão Diagnóstica da Superintendência de Infraestrutura de Transportes da Bahia – SIT, maio de 2019.

Em princípio, em termos legais[7], todos os terminais rodoviários e hidroviários delegados devem ser administrados pela Agência Estadual. Todos os terminais que foram objeto de algum tipo de outorga – concessão, permissão ou mesmo delegação de uso – devem ser regulados, controlados e fiscalizados pela entidade 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 e prazos para essa devolução, estabelecendo penalidades para o caso de descumprimento dos termos acordados contratualmente.

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

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

Ainda como parte dos fundamentos tratados para a melhor eficiência da gestão do sistema de transportes estadual e do processo de implantação dos projetos e ações prioritárias selecionados no PDLT, é importante que a AGERBA execute de forma ordenada os procedimentos adequados para a elaboração dos estudos e projetos necessários à outorga de infraestrutura e serviços.

[7] A Lei nº 11.378, de 18 de fevereiro de 2009 sobre o Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado da Bahia (SRI) e a Lei nº 12.044, de 04 de janeiro de 2011, sobre o Sistema de Transporte Hidroviário Intermunicipal de Passageiros e Veículos do Estado da Bahia (SHI), estabelecem competência da AGERBA na delegação dos terminais rodoviários e hidroviários.

A Agência deve também executar periodicamente o planejamento operacional dos serviços delegados e os estudos referentes aos planos diretores dos serviços de transporte rodoviário e hidroviário de passageiros, esses quando delegados pela SEINFRA, conforme previsto nas Leis nº 11.378/2009 e nº 12.044/2011.

6.3. Considerações Finais

As análises e recomendações feitas procuraram apresentar os lineamentos de um modelo de gestão voltado para maximizar a capacidade de planejamento, gestão e de execução de projetos da SEINFRA, com diminuição de custos e aumento da qualidade da infraestrutura e serviços ofertados na área de transportes na Bahia.

Para esse modelo, alguns fundamentos foram estabelecidos:

- estruturar a SUPLOG para o exercício de suas atribuições de planejamento estratégico, incluindo planos diretores e estudos para a outorga de infraestrutura, e de assessoramento à SEINFRA no apoio à tomada de decisão da alta direção do governo do Estado;
- delegar aos órgãos vinculados (AGERBA e SIT) o desenvolvimento de atividades de planejamento setorial, diretamente ligadas às suas atividades finalísticas;
- consolidar a AGERBA como entidade reguladora, de gestão e fiscalizadora de contratos de outorga de infraestrutura e de serviços públicos;
- estruturar a SIT para capacitá-la para sua atuação no segmento da infraestrutura e serviços não delegados, sendo responsável por sua implantação, manutenção, conservação, fiscalização e operação, através de ação terceirizada, com a utilização de consultoria e empresas privadas de construção.

O modelo de gestão a ser implantado deve procurar explorar de forma intensiva a participação da iniciativa privada nos investimentos e na operação da infraestrutura de transportes no Estado.

Na implantação dos projetos, a concessão de infraestrutura e de serviços ou mesmo a participação em parcerias público-privadas são instrumentos de outorga interessantes para a administração pública, pois atraem investimentos privados para o sistema e podem assegurar altos níveis de qualidade na administração, manutenção e operação da infraestrutura e de serviços, otimizando o uso dos recursos públicos a serem aplicados no sistema.

No planejamento e na execução de obras de infraestrutura, a contratação de empresas privadas diminui os gastos administrativos e, ao mesmo tempo, confere maior eficiência no desempenho de atribuições regimentais, fortalecendo os mecanismos de gestão/governança da SEINFRA.

Para a SUPLOG foram feitas recomendações para reforçar sua atuação no macroplanejamento do setor e sugerida reestruturação nas suas diretorias para eliminar disfunções e superposições e para incorporar na sua estrutura atividades de coordenação que hoje já estão sendo exercidas pela Superintendência. Foram apresentadas, também, algumas ações pontuais de caráter emergencial para suprir os quadros técnicos que se apresentam, neste momento desequilibrados.

Com relação à SIT, a necessidade de reavaliação ou mesmo de aperfeiçoamento da sua modelagem institucional é evidente. Esse é um processo que deverá ser conduzido pela SEINFRA a médio prazo, para que a Superintendência possa desempenhar suas funções e competências regimentais de forma correta.

Também necessário e urgente é o redimensionamento e a recomposição do quadro técnico da Superintendência. Tão importante quanto a recomposição é a necessidade de sua capacitação técnica para atender às necessidades de gestão de contratos de elaboração de projetos e de execução de obras na infraestrutura de transportes.

No curto prazo, foram recomendadas algumas ações processuais para superar algumas dificuldades operacionais devidas, em boa parte, ao processo de criação da Superintendência.

Assim, foram feitas recomendações para assuntos referentes à assistência jurídica necessária ao reforço das atribuições da Diretoria de Projetos e correções no desempenho das atribuições da Diretoria de Terminais, na descentralização da fiscalização e na transferência de ativos, entre outros.

O modelo de gestão proposto baseia-se na atuação da SIT afastada da execução direta, utilizando contratos com consultorias e empresas de construção privadas. Essa orientação segue a tendência geral da administração pública em se concentrar na gestão e fiscalização de contratos com empresas privadas, melhorando sua gestão sobre o sistema, de forma coerente com os fundamentos anteriormente expostos.

Além disso, como forma de minorar a falta de pessoal capacitado para atender às atividades da SIT, que deverá ser agravada com as perspectivas de afastamento por aposentadorias já mapeadas para o curto prazo, propõe-se, considerando-se o Diagnóstico realizado e apresentado em Relatório anterior, a própria proposta que está sendo apresentada para o Modelo de Gestão neste Relatório e, ainda, os documentos disponibilizados pela SEINFRA intitulados “Visão Diagnóstica da Superintendência de Infraestrutura de Transportes da Bahia – SIT, de maio de 2019” e “Serviços de Consultoria para Reestruturação Organizacional do DERBA, Relatório PC05 – Estrutura Organizacional e Regimento: Proposta Baseada na Visão de Processos, julho/2013”, a implementação de um Plano Emergencial para Recomposição Parcial do Quadro da SIT, através da contratação de 70 técnicos entre engenheiros, analistas e técnicos em obras e infraestrutura para as áreas finalísticas da SIT, de forma a manter um número mínimo de pessoal para não comprometer os serviços executados pela Superintendência.

Essa contratação poderia ser feita de forma temporária, pelo período necessário à realização dos estudos adequados para o dimensionamento do efetivo de pessoal da SIT, sua posterior contratação e treinamento.

Esses técnicos deverão passar necessariamente por um programa básico mínimo de capacitação, para adequar seu perfil às necessidades de gerenciamento e fiscalização dos serviços contratados pela Superintendência para projetos e execução de obras.

Com relação ao pessoal técnico integrante do quadro de cargos comissionados, esse deverá ser ajustado de acordo com as necessidades do órgão, complementarmente ao pessoal contratado.

Para a AGERBA, foi reforçada a necessidade da sua consolidação como entidade reguladora e fiscalizadora para toda a infraestrutura e serviços públicos outorgados, entendendo-se por outorga toda a concessão, permissão e autorização à iniciativa privada e toda a delegação de infraestrutura e serviços, inclusive a municípios no Estado.

A Agência deve também executar periodicamente o planejamento operacional dos serviços delegados e os estudos referentes aos planos diretores dos serviços de transporte rodoviário e hidroviário de passageiros, esses quando delegados pela SEINFRA, conforme previsto nas Leis nº 11.378/2009 e nº 12.044/2011.

Por último, ainda como parte dos fundamentos para a melhor eficiência da gestão do sistema estadual de transportes e do processo de implantação dos projetos e ações prioritárias selecionados no PDLT, é importante que a SEINFRA, através de suas unidades vinculadas, execute de forma ordenada os procedimentos adequados para a implantação dos projetos na área de transportes, cumprindo a realização dos vários estudos que antecedem e preparam a implantação dos diversos projetos, tais como: análises de viabilidade (EVTEA), projetos básicos ou executivos de engenharia e estudos para licenciamento ambiental de obras.

O cumprimento desses procedimentos assegura menor risco de incertezas na adequada execução das obras e serviços, minimizando o desperdício de recursos públicos e os prejuízos decorrentes para a sociedade.

7. ESTRATÉGIAS E DIRETRIZES ADICIONAIS PARA IMPLEMENTAÇÃO DO PDLT- BA

7.1. A Abrangência da Carteira de Projetos

A necessidade de adoção de estratégias que possibilitem a mobilização das empresas e entidades públicas das diferentes esferas de governo, envolvidas com a infraestrutura de transportes da Bahia, bem como sua articulação com as correspondentes infraestruturas dos estados vizinhos já havia sido mencionada nos estudos que embasaram o PDLT na sua versão de 2013/2014. Naquele Plano, muitos projetos indicados para o desenvolvimento da logística de transporte do Estado se situavam fora da competência do Governo Estadual.

Da mesma forma como ocorreu no PDLT 2013/2014, a carteira de projetos dessa atualização do Plano Diretor apresenta uma composição desequilibrada entre projetos cuja execução se situa no âmbito da competência estadual – "projetos internos" - e projetos da alçada do Governo Federal ou da iniciativa privada, diretamente ou através do regime de concessão – "projetos externos".

Como já indicado, os investimentos federais correspondem a 63% do total da Carteira Final (por ente responsável), enquanto que a participação do Estado corresponde a 26% e de empresas privadas, cerca de 11% do total, quando não são considerados os investimentos do Porto Sul, mantendo-se os investimentos da CODEBA como sendo realizados pelo ente federal e alocando-se a responsabilidade dos investimentos da BAHIAGÁS ao ente estadual, conforme apresentado no Quadro 5.1.

Mencione-se que o instrumento concessão pode ser utilizado pelo Governo do Estado, diretamente, quando se tratar de projeto de sua área de competência ou precedido de delegação, quando a competência constitucional se localizar na União.

A gestão dos projetos do PDLT deve levar em consideração a dicotomia existente entre os chamados "projetos internos" e os "projetos externos". Os primeiros, como referido, caracterizados pela capacidade de governança do Estado e os segundos pela necessidade de construção progressiva de participação estadual na governança dos mesmos.

O rebatimento organizacional dessa premissa é a presença do órgão gestor do PDLT no Modelo de Gestão proposto, conforme indicado no capítulo anterior, com suas respectivas unidades de gestão.

7.1.1. Projetos Internos

Para a implantação dos projetos internos, considerando o Modelo de Gestão proposto, a organização a ser implantada deverá considerar dois pilares organizacionais, a saber: a própria SEINFRA/SUPLOG e estruturas acessórias, com competência para coordenar tecnicamente a equipe de gestores, analistas e gerentes que atuam diretamente nos projetos estratégicos do PDLT, e a dinamização/manutenção do Comitê Estadual de Logística de Transportes (CELT), composto por Secretários, cuja responsabilidade seria a

de tomar decisões de governo sobre temas estratégicos referentes ao desenvolvimento dos projetos estruturantes e aprovar inclusões ou exclusões de projetos. Também devem participar das reuniões do Comitê o gestor e o gerente responsáveis pelo projeto em pauta, quando convocados.

7.1.2. Projetos Externos

Trata-se aqui de planejar e implantar processos de gestão, articulados direta ou indiretamente pela SEINFRA, que viabilizem a participação do Governo da Bahia nas decisões externas acerca da implantação das novas infraestruturas de logística de transportes (federais e estaduais), tais como: rodovias, ferrovias, aerovias e portos.

Para as rodovias e portos há dispositivos legais que possibilitam a sua delegação aos governos estaduais para que os mesmos os administrem diretamente ou procedam a correspondente concessão.

Quanto às ferrovias, toda a malha existente está concedida à empresa privada, no caso a FCA, enquanto que a construção da FIOL ainda está sob a responsabilidade da VALEC. A eventual participação estadual na implantação de novos trechos é limitada a pequenos segmentos inteiramente situados nos limites do Estado. Dessa forma, a atuação do governo estadual deve ser canalizada para estabelecer, com o governo federal, modelos de exploração e operação ferroviária que garantam um nível de oferta de serviços compatível com as necessidades regionais de desenvolvimento. Nesse sentido, algumas propostas já foram apresentadas neste PDLT para o sistema ferroviário existente e a continuidade da implantação da FIOL.

Esse quadro sugere que a estratégia do Governo do Estado, orientada para a implantação dos projetos externos, deve começar pela tomada de decisão sobre qual das três alternativas apresentadas deve ser indicada para cada caso específico, ou seja:

a) Participação de entidade do Estado, singularmente ou em parceria com empresas privadas, em concorrência para concessão de projeto licitado pelo Governo Federal;
b) Delegação do Governo Federal ao Estado com direito desse de realizar licitação para a subsequente concessão ao setor privado; e
c) Atuação, como catalisador para viabilizar a implantação do projeto.

No caso da terceira alternativa, devem ser formados grupos específicos, com participação direta ou indireta da SEINFRA, para cuidar do andamento de projetos cuja implantação seja considerada essencial nos primeiros anos de execução do PDLT.

Entre os instrumentos considerados como passíveis de utilização pelo Governo do Estado para influir na viabilização dos projetos, citam-se:

a) A promoção e/ou participação em negociações de natureza administrativa e política;
b) A participação financeira;
c) O fornecimento de subsídios técnicos; e
d) A participação do Estado em áreas de sua competência, tais como: a concessão de subsídios fiscais e a mobilização de campanhas para formação da opinião pública.

A hierarquização dos projetos que eventualmente não tenham sido incluídos no PDLT seria determinada segundo o grau de contribuição para a consecução dos objetivos da política governamental, o nível de riscos gerenciável e pela construção de engenharia financeira realista. Considera-se essencial a observância desses princípios, tendo em vista as limitações de competência legal ou constitucional do Estado.

7.2. Marco Normativo e Cooperação com Outras Unidades da Administração Pública, Instituições e Agentes Sociais

Os mecanismos do planejamento e projeto, tanto na infraestrutura quanto em serviços de transporte, devem oferecer níveis homogêneos de transparência, possibilidades de participação pública e avaliação de seus efeitos.

As políticas dos diversos setores da administração pública influenciam o funcionamento do sistema de transporte, repercutindo, inclusive, sobre o território e o sistema econômico, como ambiente competitivo complexo. Para essa razão, a SEINFRA e seus órgãos de gestão, em especial a SUPLOG, devem avaliar cuidadosamente os efeitos das atuações que pretendem empreender e verificar sua coerência com os objetivos territoriais, econômicos e sociais dos diferentes setores da administração pública. Estas atuações devem ser inseridas, na medida do possível, dentro de uma estratégia ou reflexão conjunta sobre o âmbito local, metropolitano ou estadual, através de processos adequados de harmonização.

O PDLT responde a objetivos estratégicos, de difícil alcance sem um papel ativo dos demais setores da administração pública e dos agentes sociais. É preciso desenvolver uma política que apoie técnica e economicamente atuações inovadoras coerentes com o PDLT, nos âmbitos locais e estadual e por parte dos próprios operadores da logística. Estas atuações devem contar com procedimentos adequados de avaliação e de difusão, visando a conseguir o efeito máximo sobre o sistema do transporte.

O setor do transporte deve integrar progressivamente os objetivos ambientais e do desenvolvimento sustentável. Para isso, devem ser reforçados e formalizados os mecanismos da coordenação e da cooperação com outros órgãos da administração pública estadual, com competência em matérias relevantes para a política do transporte.

7.3. Implantação, Monitoramento e Revisão do PDLT

A atualização do PDLT não significa evidentemente o ponto final do processo de planejamento dos transportes. Existe todo um processo de monitoramento do Plano e a formulação de uma instrumentalização de coordenação com o restante da administração pública, das diversas instâncias e da sociedade, além de um processo de revisão permanente do PDLT.

Neste sentido, estão descritos sumariamente, a seguir, os instrumentos e mecanismos de desenvolvimento e monitoramento do Plano, considerando um quadro de participação e transparência.

Acordos de Colaboração entre Entes Públicos

Em função da distribuição de competências existente no país, considera-se de grande importância para a consecução do PDLT a formalização de acordos entre os diversos níveis da administração pública – federal, estadual e municipal – visando à articulação de programas e ações, sob o princípio da corresponsabilidade e da colaboração entre as instâncias envolvidas. Entre os temas a serem acordados, destacam-se a análise da funcionalidade das redes viárias e a delimitação de competências, os nós logísticos e de integração modal, o funcionamento geral do sistema de transporte e, quando for o caso, a integração urbana e as conexões dos portos do Estado, e a gestão aeroportuária.

O PDLT e a Gestão Ambiental

O PDLT deve estar inserido no contexto da sustentabilidade ambiental, conforme recomendações apresentadas na Avaliação Ambiental Estratégica Preliminar, objeto de análise de um dos Relatórios do Plano.

No curto prazo, entre as ações prioritárias a executar, destacam-se as necessidades de resolver as lacunas específicas de informação e de melhorar o conhecimento disponível sobre algumas questões-chave requeridas para a integração ambiental das ações associadas à infraestrutura e aos transportes.

Avaliação Sistematizada das Propostas

É importante que sejam desenvolvidas avaliações sistematizadas das propostas de investimento durante o processo de revisão do PDLT. Como ponto de partida, torna-se necessário contar com um marco homogêneo de avaliação prévia adicional para os distintos modos de transporte. Esta metodologia deve incluir diretrizes para a avaliação das externalidades e dos efeitos de cada ação sobre o meio ambiente e o desenvolvimento territorial.

Esta avaliação não substitui as análises de benefício-custo que devem ser realizadas habitualmente para os projetos. Simplesmente, acrescenta uma avaliação preliminar de caráter estratégico referente à compatibilização das ações com os objetivos do PDLT, seus benefícios esperados e a eventual existência de conflitos, no caso de execução dos projetos.

É inevitável que no futuro surjam propostas de diferentes agentes para o desenvolvimento de novas ações, que não deveriam ser descartadas simplesmente por não estarem incluídas no PDLT. Tampouco deveriam ser realizados estudos de tais propostas sem estabelecer algum tipo de análise prévia que permita a seus promotores mostrar a qualidade do projeto e sua contribuição para a consecução dos objetivos do PDLT.

Monitoramento Interno do PDLT

A implantação do PDLT requer uma adequação das estruturas e procedimentos atuais. Neste sentido, foi realizado um Diagnóstico da estrutura existente na SEINFRA e proposto um novo Modelo de Gestão. De qualquer forma, será importante melhorar a

cooperação entre as unidades de gestão, bem como promover o intercâmbio de informações sobre experiências, estabelecer sistemas periódicos de revisão e, eventualmente, realizar experiências piloto.

Revisão e Adaptação do PDLT

A concepção do PDLT, como um instrumento de planejamento estratégico e de longo prazo, não significa que se trata de um instrumento fechado e rígido, mas de uma proposta de referência submetida, de um lado, à precisão do próprio processo de planejamento adotado e, por outro lado, à dinâmica que o território, a sociedade, a economia, a mobilidade, a intermodalidade ou os critérios de sustentabilidade vão experimentando ao longo do tempo.

Neste sentido, sempre haverá a necessidade tanto de abordar novas ações não contempladas no PDLT, como avançar ou retardar ações previstas, ou, ainda, desprogramá-las, no caso que assim aconselhem a evolução experimentada no tempo pelos condicionantes do transporte e de suas infraestruturas.

Dessa forma, ainda que esta atualização integral do PDLT tenha sido planejada para o horizonte temporal de 2035, considera-se conveniente promover uma primeira revisão formal e integral do Plano ao final do primeiro triênio de sua emissão, com base no monitoramento e avaliação permanente das ações propostas nesta primeira fase, tendo como finalidade adequar suas metas, diretrizes e ações aos objetivos estabelecidos, à evolução da economia e ao referencial de financiamento, bem como às novas políticas de governo.

7.4. Consolidação e Oficialização da Atualização do PDLT

A institucionalização do PDLT deverá ser feita através de sua apresentação para discussão com os órgãos de governo, nos níveis municipal, estadual e federal, e com setores da sociedade, em especial, os usuários das infraestruturas de logística e transporte, concessionários de serviços públicos e entidades representativas do empresariado regional.

O poder executivo deverá reconhecer o PDLT e sua carteira de projetos como a base para a tomada de decisões no setor. Recomenda-se a edição de um decreto do Governo Estadual, que sinalizaria a vontade política do executivo e que seria considerado na proposta de orçamento do setor, a ser elaborada pela SEINFRA.

Nesse sentido, recomenda-se a incorporação da carteira de projetos e das diretrizes de ação do PDLT ao PPA, com o nível de detalhamento requerido.

7.5. Ações Especiais para a Implantação de Projetos Selecionados do PDLT

7.5.1. No Plano Portuário

Há bastante tempo, a Bahia procura fugir da interferência federal, tentando criar um sistema portuário paralelo e complementar ao sistema representado pela Companhia Docas da Bahia, e isto, apoiando-se no empresariado local. Assim nasceu o TPC, já em pleno funcionamento. Como já assinalado, dois projetos neste quadro estão em processo de nascimento:

- O Porto Sul, cuja viabilidade depende do mercado de minério de ferro;
- A Bahia Terminais, cujo modelo visa a substituir gradualmente o Porto de Salvador e o de Aratu ou talvez complementá-los em algumas movimentações.

Também nesse sentido, quatro cenários podem se desenvolver alternativamente para a CODEBA:

- A CODEBA continua como empresa federal e acelera seu programa de privatizações em nível dos terminais operadores de carga. Se isto ocorrer com o dinamismo adequado, a Bahia Terminais teria uma competição muito forte, já que não há carga para os dois portos na sua configuração atual;
- A CODEBA é cedida ao Governo do Estado para sua gestão, seguindo o modelo de Paranaguá, do sistema portuário do Rio Grande do Sul e outros. Neste caso, o Estado terá obtido um instrumento forte de ação e poderá atingir seus objetivos de desenvolvimento, apoiando-se sobre a empresa privada, como o Governo do Ceará (Porto de Pecém) e o de Pernambuco (Porto do Suape);
- A CODEBA é privatizada completamente, ou seja, o controle acionário é vendido, seguindo o modelo inglês. Esta alternativa é a mais nebulosa. Levaria provavelmente muito tempo para sua realização devido aos meandros jurídicos envolvidos e aos problemas trabalhistas inerentes.
- O Governo Federal contrata uma empresa privada para gerir e comandar a CODEBA. O sucesso deste cenário dependerá do grau de liberdade de ação desta empresa. Provavelmente, ela teria que obedecer às limitações dos processos públicos em relação, dentre outros, à compra de bens e serviços e ao regime trabalhista de seus funcionários.

Destas alternativas, o cenário que apresentaria resultados mais rápidos seria o da estadualização da CODEBA. Atenderia o novo governo federal no seu desejo de descentralização, limitando a participação do governo federal aos processos onde os estados têm dificuldades financeiras para agir (aliás, como acontece em todo o mundo), como nas dragagens de manutenção e de investimento ou acessos rodo-ferroviários.

Evidentemente, este cenário implicaria num ajuste muito sério do planejamento portuário estadual. Para isso, conforme já indicado anteriormente, seria importante criar, no nível do Estado, desde já, uma Coordenaria Portuária, que teria as seguintes funções dentre outras já indicadas:

- Acompanhar, na capital federal, o desenvolvimento da política portuária nacional, tentando influenciá-la;

- Acompanhar, verificando seus impactos nos investimentos programados para a Bahia neste segmento, os projetos de instalação de novos portos e de expansão dos já existentes em outras unidades da federação, em especial nos Estados do Rio de Janeiro (Porto do Açu), Espírito Santo (Porto de Vitória, que também tem funcionado como solução para cargas de outros Estados e Projeto do Porto Central), Pernambuco (Porto de Suape) e Ceará (Porto do Pecém);
- Coordenar a atuação portuária do Estado, ajustando-a às demandas de curto prazo, alertando as autoridades estaduais interessadas no tempo adequado;
- Coordenar o uso da costa baiana para finalidade de todos os tipos de portos, inclusive pesqueiros e para lazer (marinas);
- Atender e discutir iniciativas novas de implantação portuária.

Esta coordenadoria parece importante para o Estado, que conta com certa dispersão de atuação no setor portuário e sem influência sensível no nível federal.

7.5.2. No Plano Ferroviário

O modelo de exploração ferroviária que serviu de base para as atuais concessões apresentou, na sua formulação original, problemas que impediram o setor de ter maior participação na matriz de transporte brasileira e de assumir seu papel como infraestrutura logística de transporte relevante para o desenvolvimento do país. Esses problemas, de um modo geral, estão relacionados, principalmente, a não obrigatoriedade de o concessionário investir na melhoria e modernização da ferrovia para atender à demanda do mercado de cargas e a possibilidade de empresas controladas por grandes clientes do sistema assumirem a concessão e exploração de linhas ferroviárias.

Na Bahia, conforme já assinalado, o baixo nível de investimentos ferroviários afetou sobremaneira o desempenho do seu sistema de transporte. A única concessionária atual das ferrovias que servem ao Estado, conforme já indicado, em razão de interesses próprios destinou a quase totalidade dos recursos para novos investimentos no setor para outros segmentos ferroviários sobre sua operação em outros estados.

Nas linhas da FCA na Bahia não foram feitos investimentos para solucionar os gargalos existentes, que restringem a movimentação de produtos nos 3 corredores existentes. Até recentemente, a FCA também não se interessava em disputar o mercado de cargas nesses eixos.

Os problemas mencionados, conforme já também assinalado, evidenciam a necessidade de mudanças no modelo de exploração ferroviária. O Governo da Bahia deve buscar junto ao governo federal meios de reverter esse quadro, para atender às necessidades de restauração e expansão do sistema. Nesse sentido, deve atuar junto à ANTT e ao núcleo central do governo federal, buscando apoio para essa reversão.

Outra questão de extrema relevância relativa às infraestruturas ferroviárias refere-se ao processo de construção da FIOL, principalmente, no tocante ao trecho final da ferrovia, visto que se insere em uma área na qual diferentes projetos ferroviários irão competir pelo mercado de cargas da região Centro-Oeste do país.

Como já apresentado em Relatório anterior, o traçado da FIOL em implantação ligará o Porto Sul ao município de Figueirópolis (TO), no entroncamento com a Ferrovia Norte-Sul (FNS). Propõe, no entanto, que seja feita a ligação direta do Porto Sul com a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO) em Campinorte/Mara Rosa (GO). Neste local seria feito o entroncamento das três ferrovias: FNS, FICO e FIOL.

Esta proposta poderia promover considerável incremento de cargas para exportação pelo Porto Sul, principalmente, a soja e o milho da região Centro-Oeste. Estes produtos, atualmente, em sua maior parte, são encaminhados para os portos da região Sudeste e Sul do país, que, como se sabe, dispõem de uma infraestrutura de transporte com altos índices de congestionamentos.

Deve-se registrar, entretanto, que a eventual conclusão da FICO na direção de Porto Velho, ou mesmo, a possível construção da FERROGRÃO, no Mato Grosso, criará diferentes alternativas de escoamento para estas cargas. Também haverá a possibilidade de escoamento da produção do Centro-Oeste pelo Corredor Norte, via Porto de Itaqui, que se apresenta também como uma alternativa bastante viável de escoamento para a Europa, USA e Ásia, esta última através do Canal do Panamá.

A proposta de alteração da diretriz do traçado prevê a redução de 380 km na ligação da FIOL, a partir de Correntina (BA), com a FICO em Campinorte/Mara Rosa (GO). Registre-se que a distância entre o Porto Sul e Campinorte/Mara Rosa, via Correntina, é de 1.420 km, enquanto que o corredor Norte, via Itaqui, apresenta-se com 1.700 km de extensão. Observa-se que o aprofundamento dessas alternativas foi amplamente discutido em Relatório anterior dessa Atualização do PDLT.

Como se verifica, essa é uma questão que demanda importante participação das instâncias de Governo da Bahia no processo decisório desses investimentos, que estão sendo todos eles discutidos no âmbito federal, incluídas a ANTT e VALEC, com forte pressão de entidades, associações e órgãos dos governos dos Estados do Centro-Oeste. Alguns desses investimentos, quando e se realizados, trarão uma nova configuração para a oferta de infraestrutura ferroviária do país, ao mesmo tempo em que serão inibidores da execução de outros projetos atualmente em andamento.

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	MP	484,7	3.796,7	Em Obra	Sem previsão	PAC
Bahia	Implantação	FIOL	Construção do Trecho Ferroviário: Barreiras-Figueirópolis (traçado básico em análise em face ao traçado alternativo Correntina(BA) - Campinorte/Mara Rosa(GO)	MP	505,5	2.876,0	Planejado	Sem previsão	-
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		**3.699,2**	**12.231,2**			

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

Quadro 6A - Consolidação dos Projetos Portuários

TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	MODAL	TIPO	PORTO	DESCRIÇÃO	PRIORIDADE	EXTENSÃO	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.

Nota: Não inclui Porto Sul, cuja concepção de projeto está sendo reformulada.

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.

Anexo 9A – Projetos Rodoviários por Eixo de Desenvolvimento

EIXO DE DESENVOLVIMENTO	TIPO DE INTERVENÇÃO	NÚMERO DE PROJETOS	EXTENSÃO (km)	INVESTIMENTO (R$ x 10^6)
1 **Eixo do São Francisco**	Construção	7	205,45	584,54
	Pavimentação	57	1.319,47	3.096,78
	Duplicação	3	2,82	16,86
	Total	**67**	**1.527,74**	**3.698,18**
2 **Eixo do Planalto**	Construção	3	72,84	248,95
	Pavimentação	35	562,92	1.526,46
	Duplicação	5	21,41	179,15
	Aumento Capacidade	1	3,70	9,31
	Total	**44**	**660,87**	**1.963,87**
3 **Eixo da Chapada**	Construção	8	254,04	1.009,09
	Pavimentação	58	884,05	2.173,69
	Duplicação	8	51,31	389,84
	Aumento Capacidade	3	7,02	13,39
	Total	**77**	**1.196,42**	**3.586,01**
4 **Eixo do Nordeste**	Construção	1	51,66	149,64
	Pavimentação	28	423,32	1.069,62
	Total	**29**	**474,98**	**1.219,26**
5 **Eixo Metropolitano**	Duplicação	8	43,39	267,13
	Aumento Capacidade	1	5,41	9,54
	Total	**9**	**48,80**	**276,66**
6 **Eixo do Grande Recôncavo**	Construção	2	27,92	80,87
	Pavimentação	18	191,99	364,92
	Duplicação	1	19,52	171,32
	Aumento Capacidade	2	6,52	9,44
	Total	**23**	**245,96**	**626,56**
7 **Eixo da Mata Atlântica**	Pavimentação	24	248,77	479,55
	Duplicação	1	12,14	72,06
	Aumento Capacidade	1	1,89	3,33
	Total	**26**	**262,80**	**554,94**
8 **Eixo do Extremo Sul**	Pavimentação	8	121,59	251,48
	Duplicação	1	1,27	10,80
	Total	**9**	**122,86**	**262,27**
TOTAL GERAL	Construção	21	611,91	2.073,10
	Pavimentação	228	3.752,11	8.962,51
	Duplicação	27	151,86	1.107,14
	Aumento Capacidade	8	24,54	45,00
	Total	**284**	**4.540,42**	**12.187,75**

Fonte: Consórcio TRANSPLAN-APPE.

Anexo 10A – Projetos Rodoviários por Eixo de Desenvolvimento, Território de Identidade, Tipo de Intervenção e Trecho

EIXO DE DESENVOLVIMENTO		TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	TIPO DE INTERVENÇÃO	RODOVIA	TRECHO	CÓDIGO SRE	EXTENSÃO (km)	INVESTIMENTO (R$ x 106) FINANCEIRO
	1	Irecê	Pavimentação	BA046	BA046 - Entr. BA-431(Mato Verde) - Entr. BA-432 (Canarana)	046EBA01550	18.17	19.66
	1	Irecê	Pavimentação	BA046	BA046 - KM526,3 - KM530,6	046EBA01800	10.06	29.80
	1	Irecê	Pavimentação	BA046	BA046 - KM526,3 - KM530,6	046EBA01800	10.69	31.69
	1	Irecê	Pavimentação	BA046	BA046 - Entr. BR156 (Ibipetum) - Pituba	046MBA00150	10.61	18.65
	1	Irecê	Pavimentação	BA225	BA225 - Entr. BA-438(A) (Iguitu) - Entr. BA-438(B) (p/ Itaguaçu da Bahia)	225EBA00200	14.28	42.30
	1	Irecê	Pavimentação	BA225	BA225 - Entr. BA-438(B) (p/ Itaguaçu da Bahia) - Entr. BR-330(A)/BA-152 (Gentio	225EBA00251	31.47	93.22
	1	Irecê	Pavimentação	BA225	BA225 - Entr. BA-438(B) (p/ Itaguaçu da Bahia) - Entr. BR-330(A)/BA-152 (Gentio	225EBA00252	4.52	13.39
	1	Irecê	Pavimentação	BA431	BA431 - Entr. BA-428 (Belo Campo) - Entr. BA-046 (Mato Verde)	431EBA00200	18.19	19.68
	1	Irecê	Pavimentação	BA432	BA432 - Entr. BR-122 (Segredo) - Entr. BA-427 (Várzea do Cêrco)	432EBA00251	6.38	6.90
	1	Irecê	Pavimentação	BA434	BA434 - Central - Hidrolândia	434EBA00100	15.55	28.05
	1	Irecê	Pavimentação	BA434	BA434 - Entr. BA-225(Uibaí) - Entr. BA-148 (Ibititá)	434EBA00200	32.51	58.73
	1	Irecê	Pavimentação	BA434	BA434 - KM86,1 - KM95,1	434EBA00350	8.96	26.55
	1	Irecê	Pavimentação	BA438	BA438 - KM5,8 - KM62,8	438EBA00101	0.63	1.11
	1	Irecê	Pavimentação	BR122	BR122 - Entr. BR122 (Canais) - Conquista	122MBA00150	9.20	27.25
	1	Irecê	Pavimentação	BR330	BR330 - Entr. BA-432 - Cisterna	330MBA00100	16.04	28.22
	1	Irecê	Construção	BA046	Ipupiara - Entr. BA152	046EBA0175	21.45	151.75
	1	Irecê	Construção	BA046	Vanique - Barra do Mendes	046EBA0170	53.61	60.71
	1	Irecê	Construção	BA225	Iguitu - Uibaí	225EBA0015	18.80	53.12
	1	Irecê	Duplicação	BA052	Entr. BA-800(p/ Angical) - Entr. BA-148(A) (Irecê)	052EBA0115	1.42	8.55
	1	Irecê	Duplicação	BA052	Entr. BA-148(A) (Irecê) - Entr. BA-801 (Acesso Irecê)	052EBA0120	0.94	5.62
	1	Irecê	Duplicação	BA432	Entr. BA-433 (A) (p/ Lapão) - Entr. BA-433 (B) (p/ Tanquinho)	432EBA0010	0.45	2.69
	2	Velho Chico	Pavimentação	BA152	BA152 - Vanique - Saudável	152EBA00200	52.82	32.75
	2	Velho Chico	Pavimentação	BA152	BA152 - KM112,5 - KM170,5	152EBA00205	30.92	54.41
	2	Velho Chico	Pavimentação	BA160	BA160 - Entr. BA-161(B) (Início Trav. Rio São Franc.) -Entr. BA-160(A) (Fim Trav.)	160EBA00403	1.63	4.83
	2	Velho Chico	Pavimentação	BA160	BA160 - Entr. BR-349/BR-430 (próximo Bom Jesus da Lapa) - Rio das Rãs	160EBA00750	59.94	108.11
	2	Velho Chico	Pavimentação	BA160	BA160 - Rio das Rãs - Entr. BR-030(A)	160EBA00801	16.36	29.51
	2	Velho Chico	Pavimentação	BA351	BA351 - Entr. BR-020/BA-351(A) (Butirama) - Entr. BA-161(A)/351(B) (Estreito)	351EBA00151	57.16	100.58
	2	Velho Chico	Pavimentação	BA351	BA351 - Entr. BR-020/BA-351(A) (Butirama) - Entr. BA-161(A)/351(B) (Estreito)	351EBA00152	2.19	6.49
	2	Velho Chico	Pavimentação	BA573	BA573 - ENTR BR 430(B)/ - MATINA	573EBA00300	36.61	64.42
	2	Velho Chico	Pavimentação	BR030	BR030 - Entr. BA-601 (Feira da Mata) - Entr. BA-594/601 (Acesso à Juvenília/MG)	030BBA02350	14.67	43.45
	2	Velho Chico	Pavimentação	BR030	BR030 - Entr. BA-594/601 (Acesso à Juvenília/Mg) - Acesso à Carinhanha	030BBA02360	43.64	129.26
	2	Velho Chico	Pavimentação	BR030	BR030 - Entr. BR342 (Malhada) - Canabrava	030MBA00350	30.11	89.19
1 Eixo do São Francisco	2	Velho Chico	Pavimentação	BR330	BR330 - Entr. BA-161(A)/351(B) (Estreito) - Início do Trecho Pavimentado	330MBA01050	2.97	5.23
	2	Velho Chico	Pavimentação	BR349	BR349 - Entr. BR349 - Bom Jesus da Lapa	349MBA00100	2.24	6.64
	2	Velho Chico	Construção	BA245	Paratinga - Boquira	245EBA0120	50.71	146.89
	2	Velho Chico	Construção	BA470	Entr. BA161 - Entr. Rio São Francisco	470EBA0015	27.27	76.96
	2	Velho Chico	Construção	BA470	Entr. Rio São Francisco - Paratinga	470EBA0010	5.66	16.39

continuação do Quadro 10A

EIXO DE DESENVOLVIMENTO		TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	TIPO DE INTERVENÇÃO	RODOVIA	TRECHO	CÓDIGO SRE	EXTENSÃO (km)	INVESTIMENTO (R$ x 106) FINANCEIRO
1 Eixo do São Francisco	10	Sertão do São Francisco	Pavimentação	BR020	BR020 - Acesso a Nova Holanda - Entr. BR-235 (P/Campo Alegre de Lourdes)	020BBA03100	21.81	66.86
	10	Sertão do São Francisco	Pavimentação	BR020	BR020 - Acesso a Nova Holanda - Entr. BR-235 (P/Campo Alegre de Lourdes)	020BBA03502	46.82	143.60
	10	Sertão do São Francisco	Pavimentação	BR020	BR020 - Acesso a Nova Holanda - Entr. BR-235 (P/Campo Alegre de Lourdes)	020BBA03503	17.61	53.93
	10	Sertão do São Francisco	Pavimentação	BR235	BR235 - Entr. BA-120 (Uauá) - Entr. BA-314 (Caldeirão da Serra)	235BBA02501	19.49	57.76
	10	Sertão do São Francisco	Pavimentação	BR235	BR235 - Entr. BA-120 (Poço de Fora) - Pinhões	235BBA02540	12.15	36.01
	10	Sertão do São Francisco	Pavimentação	BR235	BR235 - PINHBES - ENTR BR-122/407/423/BA-210 (DIV BA/PE)	235BBA02602	68.42	202.85
	10	Sertão do São Francisco	Pavimentação	BR235	BR235 - Entr. BA-161 (p/ Pilão Arcado) - Entr. BR-020 (Campo Alegre de Lourdes)	235BBA03401	1.35	4.14
	10	Sertão do São Francisco	Pavimentação	BR235	BR235 - Entr. BA-161 (p/ Pilão Arcado) - Entr. BR-020 (Campo Alegre de Lourdes)	235BBA03402	1.55	4.59
	10	Sertão do São Francisco	Pavimentação	BR235	BR235 - Entr. BA-161 (p/ Pilão Arcado) - Entr. BR-020 (Campo Alegre de Lourdes)	235BBA03403	59.49	182.41
	10	Sertão do São Francisco	Pavimentação	BR235	BR235 - Entr. BA-161 (p/ Pilão Arcado) - Entr. BR-020 (Campo Alegre de Lourdes)	235BBA03404	33.72	103.39
	11	Bacia do Rio Grande	Pavimentação	BA351	BA351 - ACESSO A MANSIDBO - ENTR BR-330 (ACESSO A BURITIRAMA)	351EBA00050	1.73	5.13
	11	Bacia do Rio Grande	Pavimentação	BA351	BA351 - ACESSO A SANTA RITA DE CDSSIA - ACESSO A MANSIDRO	351EBA00051	9.08	26.90
	11	Bacia do Rio Grande	Pavimentação	BA351	BA351 - ACESSO A SANTA RITA DE CDSSIA - ACESSO A MANSIDRO	351EBA00052	24.43	72.37
	11	Bacia do Rio Grande	Pavimentação	BA463	BA463 - Entr. BR-430(km 94,4 p/ Várzeas) - Várzeas	463EBA00050	11.22	33.24
	11	Bacia do Rio Grande	Pavimentação	BR020	BR020 - Entr. BA-449 (1) - Entr. BA-449 (2)	020BBA02803	1.84	5.56
	11	Bacia do Rio Grande	Pavimentação	BR020	BR020 - Acesso São José do Rio Grande - Entr. BA-449	020BBA02804	9.14	27.56
	11	Bacia do Rio Grande	Pavimentação	BR020	BR020 - Entr. BR-135 - Acesso São José do Rio Grande	020BBA02805	12.71	38.33
	11	Bacia do Rio Grande	Pavimentação	BR020	BR020 - Acesso Mansidão - Acesso Baluarte	020BBA03001	42.05	124.58
	11	Bacia do Rio Grande	Pavimentação	BR020	BR020 - DIV PI/BA - ENTR BR-020/BA-351(A) (BURITIRAMA)	020BBA03002	15.99	47.38
	11	Bacia do Rio Grande	Pavimentação	BR020	BR020 - KM0 - KM56	020BBA03003	55.89	171.35
	11	Bacia do Rio Grande	Pavimentação	BR430	BR430 - ENTR BA-464(A) - LAGOA CLARA	430BBA00500	33.56	99.41
	23	Bacia do Rio Corrente	Pavimentação	BA466	BA466 - Entr. BR-242 (Cantinho) - Mariquitas	466EBA00050	26.05	77.16
	23	Bacia do Rio Corrente	Pavimentação	BA466	BA466 - Mariquitas - Tabocas do Brejo Velho	466EBA00100	43.31	128.28
	23	Bacia do Rio Corrente	Pavimentação	BA575	BA575 - Entr. BA-172 (próximo Santana) - Porto Novo	575EBA00050	31.69	93.88
	23	Bacia do Rio Corrente	Pavimentação	BA594	BA594 - Entr. BR-135(Cocos) - km 99,9	594EBA00050	103.23	2.43
	23	Bacia do Rio Corrente	Pavimentação	BR030	BR030 - ENTR BR-030(A) (COCOS) - ENTR BR-030(B) (DIV BA/MG)	030BBA02251	2.07	6.13
	23	Bacia do Rio Corrente	Pavimentação	BR030	BR030 - ENTR BR-030(A) (COCOS) - ENTR BR-030(B) (DIV BA/MG)	030BBA02252	19.17	56.79
	23	Bacia do Rio Corrente	Pavimentação	BR030	BR030 - Entr. BR-135(B)/BA-594(A) (Côcos) - Entr. BA-601(A) (Feira da Mata)	030BBA02300	32.95	97.60
	23	Bacia do Rio Corrente	Pavimentação	BR430	BR430 - LAGOA CLARA - ENTR BA-172(A)/464(B) (SANTANA)	430BBA00601	2.40	7.11
2 Eixo do Planalto	8	Médio Sudoeste da Bahia	Pavimentação	BA130	BA130 - Entr. BR-030 (B) (p/ Ibitupã) - Entr. BA-660 (Ibitupã)	130EBA02150	7.69	22.78
	8	Médio Sudoeste da Bahia	Pavimentação	BA270	BA270 - KM118,8 - KM127,5	270EBA00600	19.26	57.05
	8	Médio Sudoeste da Bahia	Pavimentação	BA274	BA274 - ENTR BA 636(P/ - ENTR BR 367/BA	274EBA00450	13.66	24.04
	8	Médio Sudoeste da Bahia	Pavimentação	BA633	BA633 - Entr. BA-680 (Faz. Salvador) - Entr. BA-274 (km 104,3)	633EBA00050	25.39	45.79
	8	Médio Sudoeste da Bahia	Pavimentação	BA636	BA636 - Entr. BA-270 (Itarantim) - Entr. BR-251 (p/ Ribeirão do Salto)	636EBA00050	10.13	17.83
	8	Médio Sudoeste da Bahia	Pavimentação	BA645	BA645 - Entr. BA-262 (Nova Canaã) - Entr. BR-415 (p/ Icaraí)	645EBA00050	6.84	20.26
	8	Médio Sudoeste da Bahia	Pavimentação	BA645	BA645 - Entr. BR-415 (p/ Icaraí) - Itajaí	645EBA00100	14.34	42.48
	8	Médio Sudoeste da Bahia	Pavimentação	BA646	BA646 - Barra Nova - Caatiba	646EBA00050	25.29	74.96

continuação do Quadro 10A

EIXO DE DESENVOLVIMENTO		TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	TIPO DE INTERVENÇÃO	RODOVIA	TRECHO	CÓDIGO SRE	EXTENSÃO (km)	INVESTIMENTO (R$ x 106) FINANCEIRO
	8	Médio Sudoeste da Bahia	Pavimentação	BA670	BA670 - Entr. BA670 (P/ Ponto Norte) - Riacho Caracol	670MBA00050	9.89	29.30
	8	Médio Sudoeste da Bahia	Pavimentação	BR251	BR251 - Rio Pardo - Entr. BA-270 (Potiraguá)	251BBA01000	24.35	72.13
	8	Médio Sudoeste da Bahia	Construção	BA671	Entr. BA263/BA645 - Entr. BA120 (Itaju do Colônia)	671EBA0005	31.46	91.13
	13	Sertão Produtivo	Pavimentação	BA156	BA156 - Santa Luzia - Entr. BA-611	156EBA00903	35.62	105.51
	13	Sertão Produtivo	Pavimentação	BA160	BA160 - Malhada Grande - Entr. BA160 (p/ Parateca)	160MBA00200	19.60	58.06
	13	Sertão Produtivo	Pavimentação	BA160	BA160 - Entr. BA160 (P/ Malhada Grande) - Espraiado	160MBA00250	1.68	4.98
	13	Sertão Produtivo	Pavimentação	BA263	BA263 - Entr. BA-156(B) (p/ Licínio de Almeida) - Entr. BR-122 (Urandi)	263EBA00751	18.63	55.19
	13	Sertão Produtivo	Pavimentação	BA263	BA263 - Entr. BA-156(B) (p/ Licínio de Almeida) - Entr. BR-122 (Urandi)	263EBA00752	1.17	3.47
	13	Sertão Produtivo	Pavimentação	BA263	BA263 - Entr. BA-156(B) (p/ Licínio de Almeida) - Entr. BR-122 (Urandi)	263EBA00753	0.47	1.39
	13	Sertão Produtivo	Pavimentação	BA569	BA569 - Entr. BA-152 (Itanagé) - São Timóteo	569EBA00050	23.06	68.31
	13	Sertão Produtivo	Pavimentação	BA572	BA572 - IGUATEMI - ENTR BA 569 (SÃ	572EBA00100	25.75	37.74
	13	Sertão Produtivo	Pavimentação	BA611	BA611 - Brejinho das Ametistas - Entr. BA-156 (km 436,2)	611EBA00100	10.89	32.26
	13	Sertão Produtivo	Pavimentação	BA940	BA940 - Lagoa Real - Entr. BA-572	940EBA00100	14.18	42.00
	13	Sertão Produtivo	Pavimentação	BR030	BR030 - FIM TRAV RIO GAVIMO - MIRANTE	030BBA03704	18.55	54.98
2 Eixo do Planalto	13	Sertão Produtivo	Pavimentação	BR030	BR030 - Entr. BR-407/BA-026/142 (Sussuarana) - Acesso Mirante (Caetanos)	030BBA03706	23.58	69.97
	13	Sertão Produtivo	Pavimentação	BR122	BR122 - Paramirim - Entr. BA-569 (Maniaçu)	122BBA05201	49.06	150.55
	13	Sertão Produtivo	Construção	BR330	Ibicoara - Triunfo do Sincorá	330BBA0190	30.58	126.54
	13	Sertão Produtivo	Duplicação	BR030	Entr. BA-937 (p/ Pajéu do Vento) - Entr. BR-122/430/BA-256 (Caetité)	030BBA0290	4.10	34.41
	20	Vitória da Conquista	Pavimentação	BA263	BA263 - Condeúba - Feirinha	263EBA00250	16.01	47.42
	20	Vitória da Conquista	Pavimentação	BA263	BA263 - Entr. BR263 (p/ Condeúba) - Feirinha	263MBA00200	3.05	9.03
	20	Vitória da Conquista	Pavimentação	BA270	BA270 - Nova Brasília - Entr. BA-634 (Ribeirão do Largo)	270EBA01000	20.08	35.33
	20	Vitória da Conquista	Pavimentação	BA270	BA270 - Entr. BA-637 (p/ Boa Vista do Tapera) - Entr. BA-632 (Encruzilhada)	270EBA01100	15.22	45.09
	20	Vitória da Conquista	Pavimentação	BA270	BA270 - KM325 - KM368,1	270EBA01150	45.33	134.28
	20	Vitória da Conquista	Pavimentação	BA632	Entr. BR116 - Cercadinho	632MBA00100	7.87	23.31
	20	Vitória da Conquista	Pavimentação	BR030	BR030 - Entr. BR-407/BA-026/142 (Sussuarana) - Acesso Mirante (Caetanos)	030BBA03801	18.75	55.64
	20	Vitória da Conquista	Pavimentação	BR030	BR030 - Entr. BR-407/BA-026/142 (Sussuarana) - Acesso Mirante (Caetanos)	030BBA03802	2.76	8.44
	20	Vitória da Conquista	Pavimentação	BR116	Velanie - Entr. BA632	116MBA00550	19.82	58.71
	20	Vitória da Conquista	Duplicação	BR116	KM0 - KM4	116BBA9010	3.85	32.15
	20	Vitória da Conquista	Duplicação	BR116	KM0 - KM5	116BBA9020	4.90	40.92
	20	Vitória da Conquista	Duplicação	BR116	KM0 - KM6	116BBA9030	6.17	51.52
	20	Vitória da Conquista	Duplicação	BR116	KM0 - KM2	116BBA9040	2.40	20.15
	20	Vitória da Conquista	Aumento Capac	BR116	Entr. BA-959 (p/ José Gonçalves) - Entr. BR-407/BA-262 (p/ Pradoso)	116BBA09551	3.70	9.31
	22	Médio Rio de Contas	Pavimentação	BA551	BA551 - Guloso - Entr. BR-330/BA-650 (Ipiaú)	551EBA00100	12.87	13.93
	22	Médio Rio de Contas	Pavimentação	BA558	BA558 - Itajuru - Entr. BA-130 (A) (próximo Itajuru)	558EBA00100	1.76	3.17
	22	Médio Rio de Contas	Pavimentação	BR030	BR030 - Fim Pavimentação - Entr. BA-644 (Início Pavimentação)	030BBA03953	0.34	1.08
	22	Médio Rio de Contas	Construção	BA538	Florestal - Itiúba	538EBA0020	10.80	31.28
3 Eixo da Chapada	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BA142	BA142 - Entr. BA148 - Arapiranga	142MBA00100	15.29	26.90

continuação do Quadro 10A

EIXO DE DESENVOLVIMENTO		TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	TIPO DE INTERVENÇÃO	RODOVIA	TRECHO	CÓDIGO SRE	EXTENSÃO (km)	INVESTIMENTO (R$ x 106) FINANCEIRO
3 Eixo da Chapada	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BA152	BA152 - KM170,5 - KM200,5	152EBA00250	29.96	52.72
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BA152	BA152 - ENTR BA-152(B) (NOVO HORIZONTE) - IBIAJARA	152EBA00400	20.67	61.23
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BA152	BA152 - ENTR BA-152(B) (NOVO HORIZONTE) - IBIAJARA	152EBA00400	7.36	21.80
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BA245	BA245 - Entr. BA-142(B) - Entr. BA-144 (p/ Guiné)	245EBA00650	13.16	14.24
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BA245	BA245 - Entr. BA-144 (p/ Guiné) - Entr. BA-847 (Nova Colina)	245EBA00700	26.34	28.50
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BA245	BA245 - Entr. BA-847 (Nova Colina) - Entr. BR-122/BA-148 (Boninal)	245EBA00751	0.52	0.56
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BA245	BA245 - Entr. BA-847 (Nova Colina) - Entr. BR-122/BA-148 (Boninal)	245EBA00752	1.24	1.34
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BA245	BA245 - Entr. BA-847 (Nova Colina) - Entr. BR-122/BA-148 (Boninal)	245EBA00754	6.28	6.79
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BA245	BA245 - Entr. BR-349/BA-152 (Ibitiara) - Mocambo	245EBA00950	22.78	41.09
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BA427	BA427 - Entr. BA-144(B) (p/ Afrânio Peixoto) - Entr. BA-432 (Várzea do Cêrco)	427EBA00202	5.54	5.99
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BA563	BA563 - Entr. BA-148 (km 318,9/ próximo Abaíra) - João Correia	563EBA00050	5.21	9.17
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BA563	BA563 - KM10,8 - KM25,8	563EBA00155	22.60	66.95
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BA564	BA564 - Entr. BA-142 (próximo Acesso Cascavel) - Fazenda Paiol	564EBA00050	8.44	25.00
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BA564	BA564 - Fazenda Paiol - Brejo de Cima	564EBA00100	14.13	15.29
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BA846	BA846 - Entr. BA-148 (km 232,5) - Olhos d'Água do Basílio	846EBA00050	14.65	26.42
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BR330	BR330 - ENTR BR-122(B)ÇÕ42(B)/349(B) (SEABRA) - GUIN	330BBA01701	13.79	40.85
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BR330	BR330 - ENTR BR-122(B)ÇÕ42(B)/349(B) (SEABRA) - GUIN	330BBA01702	5.16	15.29
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BR330	BR330 - ENTR BR-122(B)ÇÕ42(B)/349(B) (SEABRA) - GUIN	330BBA01703	29.46	87.27
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BR330	BR330 - GUINB - ENTR BA-142ÇÕ45	330BBA01720	29.18	86.43
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BR330	BR330 - ENTR BA-142ÇÕ45 - CASCAVEL	330BBA01800	33.55	99.38
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BR330	BR330 - Entr. BR-407 (Iramaia) - Entr. BA-561 (p/ Triunfo do Sincorá)	330BBA02001	16.50	48.85
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BR330	BR330 - Entr. BR-407 (Iramaia) - Entr. BA-561 (p/ Triunfo do Sincorá)	330BBA02002	27.15	80.42
	3	Chapada Diamantina	Pavimentação	BR407	BR407 - Entr. BA-245(A) (ITAET/) - Entr. BA-245(B) (P/Marcion Lio Souza)	407BBA04700	9.66	17.00
	3	Chapada Diamantina	Construção	BR330	Cascavel - Ibicoara	330BBA0190	18.79	77.75
	3	Chapada Diamantina	Construção	BR330	Triunfo do Sincorá - Contendas do Sincorá	330BBA0190	17.47	72.29
	12	Bacia do Paramirim	Pavimentação	BA152	BA152 - IBIAJARA - RIO DO PIRES	152EBA00450	10.87	32.20
	12	Bacia do Paramirim	Pavimentação	BA152	BA152 - IBIAJARA - RIO DO PIRES	152EBA00455	7.07	20.94
	12	Bacia do Paramirim	Pavimentação	BA245	BA245 - Entr. BR-349/BA-476 (Ibipitanga) - Entr. BA-156(A)	245EBA01050	22.11	65.50
	12	Bacia do Paramirim	Construção	BA245	Ibipitanga - Mocambo	245EBA0100	27.96	78.70
	14	Piemonte do Paraguaçu	Pavimentação	BA130	BA130 - KM251,2 - KM262,2	130EBA01051	0.30	0.89
	14	Piemonte do Paraguaçu	Pavimentação	BA130	BA130 - KM251,2 - KM262,2	130EBA01053	1.61	4.77
	14	Piemonte do Paraguaçu	Pavimentação	BA488	BA488 - KM0 - KM24,6	488EBA00050	23.61	69.95
	14	Piemonte do Paraguaçu	Pavimentação	BA490	BA490 - Entr. BA490 - Rafael Jambeiro	490EBA00100	27.08	35.99
	14	Piemonte do Paraguaçu	Pavimentação	BA490	BA490 - KM18,9 - KM47,9	490EBA00105	17.06	30.79
	14	Piemonte do Paraguaçu	Pavimentação	BR116	Tanquinho - Lagedo Alto	116MBA00250	16.95	50.21
	14	Piemonte do Paraguaçu	Pavimentação	BR242	BR242 - Entr. BA-120(A)/493 (Castro Alves) - Entr. BR-116/BA-120(B)	242BBA00600	22.81	67.58
	14	Piemonte do Paraguaçu	Pavimentação	BR349	BR349 - Entr. BA-052/421 (MUNDO NOVO) - Entr. BA-046/142/424 (UTINGA)	349BBA03304	7.09	21.00
	14	Piemonte do Paraguaçu	Pavimentação	BR407	BR407 - IBIQUERA - ENTR BA-245(A) (ITAETE)	407BBA04522	4.13	7.27

continuação do Quadro 10A

EIXO DE DESENVOLVIMENTO		TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	TIPO DE INTERVENÇÃO	RODOVIA	TRECHO	CÓDIGO SRE	EXTENSÃO (km)	INVESTIMENTO (R$ x 106) FINANCEIRO
	15	Bacia do Jacuípe	Pavimentação	BA233	BA233 - Pé de Serra - Entr. BA-052/BA-414 (Ipirá)	233EBA01051	11.13	32.98
	15	Bacia do Jacuípe	Pavimentação	BA233	BA233 - Pé de Serra - Entr. BA-052/BA-414 (Ipirá)	233EBA01052	30.74	91.08
	15	Bacia do Jacuípe	Pavimentação	BA233	BA233 - Pé de Serra - Entr. BA-052/BA-414 (Ipirá)	233EBA01053	1.76	5.21
	15	Bacia do Jacuípe	Pavimentação	BA414	BA414 - CAPELA DO ALTO ALEGRE - PINTADAS	414EBA00100	24.16	72.88
	15	Bacia do Jacuípe	Pavimentação	BA422	BA422 - Entr. BR-407/BA-130 (próximo Várzea da Roça) - Morrinhos	422EBA00050	12.40	22.36
	15	Bacia do Jacuípe	Pavimentação	BA422	BA422 - Entr. BA-417 (Várzea do Poço) - Entr. BA-425 (Itapura)	422EBA00151	1.16	3.44
	15	Bacia do Jacuípe	Pavimentação	BR349	BR349 - PINTADAS - ENTR BR-407	349BBA03200	36.22	109.49
	16	Piemonte da Diamantina	Pavimentação	BA370	BA370 - Entr. BR-324/BA-220 (Upamirim) - Entr. BA-368/BA-369 (Umburanas)	370EBA00051	5.19	15.37
	16	Piemonte da Diamantina	Pavimentação	BA370	BA370 - Entr. BR-324/BA-220 (Upamirim) - Entr. BA-368/BA-369 (Umburanas)	370EBA00052	25.44	75.36
	16	Piemonte da Diamantina	Pavimentação	BA370	BA370 - KM45 - KM81	370EBA00101	1.86	5.51
	16	Piemonte da Diamantina	Construção	BR122	Entr. BR324 - Entr. BA368 (Ourolândia)	122BBA0410	37.30	154.35
	16	Piemonte da Diamantina	Construção	BR324	ENTR BR-122 (OUROLÂNDIA) - ENTR BA-144 (LAGE)	122BBA0415	32.98	136.47
	16	Piemonte da Diamantina	Construção	BR324	Entr. BA220 (Delfino) - Entr. BR122	324BBA0180	23.67	95.88
	19	Portal do Sertão	Pavimentação	BA052	BA052 - Mundo Novo - Jaguara	052MBA00650	11.64	20.48
	19	Portal do Sertão	Pavimentação	BA120	BA120 - Entr. BA-052 (próximo Serra Preta) - Ipecaetá	120EBA01000	7.24	13.73
	19	Portal do Sertão	Pavimentação	BA402	BA402 - São Nicolau - Entr. BR-116 (km 392,6/próximo Santa Bárbara)	402EBA00102	7.08	20.97
	19	Portal do Sertão	Pavimentação	BR101	BR101 - Entr. BA515 (Estaleiro) - Lustosa	101MBA00550	2.76	4.86
	19	Portal do Sertão	Pavimentação	BR116	BR116 - Entr. BR324 - Rua Real	116MBA00350	2.50	7.41
	19	Portal do Sertão	Pavimentação	BR116	Entr. BR324 (A) - KM1,77	116MBA00400	1.77	5.24
	19	Portal do Sertão	Construção	BA400	Água Fria - Lamarão	400EBA0010	14.54	42.12
	19	Portal do Sertão	Duplicação	BA503	Acesso Aeroporto de Feira de Santana - Entr. BR-324 (Contorno de Feira de Santana)	503EBA0045	5.49	32.81
	19	Portal do Sertão	Duplicação	BR116	Entr. BR-324 - Entr. BR-324/BA-502/503 (Feira de Santana)	116BBA0690	8.53	74.89
	19	Portal do Sertão	Duplicação	BR116	Entr. BR-324 - Entr. BR-324/BA-502/503 (Feira de Santana)	116BBA0690	2.93	25.72
	19	Portal do Sertão	Duplicação	BR116	Entr. BR-324 - Entr. BR-324/BA-502/503 (Feira de Santana)	116BBA0690	7.16	62.86
	19	Portal do Sertão	Duplicação	BR116	Entr. BR-324/BA-502/503 (Feira de Santana) - Acesso Contorno de Feira de Santana)	116BBA0700	5.65	47.72
	19	Portal do Sertão	Duplicação	BR324	Entr. BR-116(B)/BA-502/503 (Feira de Santana) - Entr. BA-503	324BBA0340	3.32	28.04
	19	Portal do Sertão	Duplicação	BR324	Entr. BR-116(B)/BA-502/503 (Feira de Santana) - Entr. BA-503	324BBA0340	3.66	30.73
	19	Portal do Sertão	Aumento Capac	BR101	Entr. BA-502 (p/ Conceição da Feira) - Entr. BA-511 (Capoeiruçu)	101BBA15723	4.21	6.33
	19	Portal do Sertão	Aumento Capac	BR116	ENTR BA-504 (P/SANTANOPOLIS) - ENTR BR-324(A)	116BBA06700	0.67	1.67
	19	Portal do Sertão	Aumento Capac	BR324	KM0 - KM2	324BBA90000	2.14	5.38
	25	Piemonte Norte do Itapicuru	Pavimentação	BA144	BA144 - Fim da Pavimentação (JUNCOS) - ABREUS (Fim da Implantação)	144EBA00155	23.58	41.49
	25	Piemonte Norte do Itapicuru	Pavimentação	BA144	BA144 - ABREUS (Fim da Implantação) - Entr. BA-220 (Brejo da Caatinga)	144EBA00158	58.12	102.27
	25	Piemonte Norte do Itapicuru	Pavimentação	BA220	BA220 - Entr. BA-144 (B) (Tiquara) - Entr. BR-122 (Brejão da Caatinga)	220EBA00901	1.52	4.50
	25	Piemonte Norte do Itapicuru	Pavimentação	BA220	BA220 - Entr. BR-122 (Brejão da Caatinga) - Entr. BR-324/Ba370 (Upamirim)	220EBA00951	0.97	2.87
	25	Piemonte Norte do Itapicuru	Pavimentação	BA220	BA220 - Entr. BR-122 (Brejão da Caatinga) - Entr. BR-324/Ba370 (Upamirim)	220EBA00952	36.29	107.51
	25	Piemonte Norte do Itapicuru	Pavimentação	BA220	BA220 - Entr. BR324 - Laje	220MBA00050	41.22	122.09
	25	Piemonte Norte do Itapicuru	Construção	BR122	Goiabeira II - Brejo da Caatinga	122BBA0400	74.95	310.15

continuação do Quadro 10A

EIXO DE DESENVOLVIMENTO		TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	TIPO DE INTERVENÇÃO	RODOVIA	TRECHO	CÓDIGO SRE	EXTENSÃO (km)	INVESTIMENTO (R$ x 106) FINANCEIRO
	25	Piemonte Norte do Itapicuru	Construção	BR122	Entr. BA368 - Entr. BR324	122BBA0405	34.33	120.09
	25	Piemonte Norte do Itapicuru	Duplicação	BA131	Entr. BR-407/Entr. BA-220(A) (próximo Senhor do Bonfim) - Entr. BA-220 (B)	131EBA0005	14.57	87.07
4 Eixo do Nordeste	4	Sisal	Pavimentação	BA084	BA084 - Entr. BA-400 (Agua Fria) - Entr. BA-233(A) (Biritinga)	084EBA00552	2.76	4.86
	4	Sisal	Pavimentação	BA084	BA084 - Entr. BA-400 (Agua Fria) - Entr. BA-233(A) (Biritinga)	084EBA00553	0.54	0.95
	4	Sisal	Pavimentação	BA084	BA084 - Entr. BA-400 (Agua Fria) - Entr. BA-233(A) (Biritinga)	084EBA00555	21.67	38.13
	4	Sisal	Pavimentação	BA220	BA220 - Entr. BA-120(B) (Pedra Vermelha) - Andorinha	220EBA00550	40.40	71.09
	4	Sisal	Pavimentação	BA408	BA408 - Entr. BA-120/BA-383 (Santa Luz) - Entr. BR-116 (Araci)	408EBA00101	0.55	1.63
	4	Sisal	Pavimentação	BA408	BA408 - Entr. BR-116 (Araci) - Entr. BA-411 (Salgadália)	408EBA00151	1.15	3.41
	4	Sisal	Pavimentação	BA408	BA408 - Entr. BR-116 (Araci) - Entr. BA-411 (Salgadália)	408EBA00153	27.12	80.33
	4	Sisal	Pavimentação	BA411	BA411 - Entr. BR-349(Barrocas) - Entr. BA408 (Salgadália)	411EBA00100	16.78	49.71
	4	Sisal	Pavimentação	BA411	BA411 - Joazeiro - Entr. BA-233 (Ichu)	411EBA00300	13.61	40.32
	4	Sisal	Pavimentação	BA413	BA413 - Entr. BA-120 (Queimadas) - Entr. BA-408 (Riacho da Onça)	413EBA00100	31.70	57.17
	4	Sisal	Pavimentação	BA413	BA413 - Entr. BA-408 (Riacho da Onça) - Pereira	413EBA00151	6.24	18.48
	4	Sisal	Pavimentação	BA788	BA788 - Entr. BA-400 (próximo Lamarão) - Salgado	788EBA00052	1.98	2.15
	4	Sisal	Pavimentação	BR349	BR349 - ENTR BA-084 - ENTR BR-116 (TEOFILVNDIA)	349BBA02100	42.15	124.85
	4	Sisal	Pavimentação	BR349	BR349 - Entr. BA-120 (p/ Riachão do Jacuípe) - Entr. BA-412 (p/ Retirolândia)	349BBA02702	0.79	2.34
	4	Sisal	Construção	BA413	Entr. BR407 (Pedras Altas) - Entr. BA120 (Queimadas)	413EBA0005	51.66	149.64
	17	Semiárido Nordeste II	Pavimentação	BA220	BA220 - Lagoa do Guedes - Entr. BR-116 (A) (Euclides da Cunha)	220EBA00401	9.00	15.84
	17	Semiárido Nordeste II	Pavimentação	BA220	BA220 - Lagoa do Guedes - Entr. BR-116 (A) (Euclides da Cunha)	220EBA00402	10.86	19.11
	17	Semiárido Nordeste II	Pavimentação	BA305	BA305 - Minuim - Entr. BA-386 (Pedro Alexandre)	305EBA00152	0.66	1.95
	17	Semiárido Nordeste II	Pavimentação	BA305	BA305 - Entr. BA-386(A) (Pedro Alexandre) - Entr. BA-386(B)	305EBA00200	27.73	82.14
	17	Semiárido Nordeste II	Pavimentação	BR235	BR235 - DIV SE/BA - ENTR BA-084	235BBA01902	6.10	18.07
	17	Semiárido Nordeste II	Pavimentação	BR235	BR235 - ENTR BA-084 - ENTR BA-386	235BBA01920	22.00	65.18
	17	Semiárido Nordeste II	Pavimentação	BR235	BR235 - ENTR BA-386 - ENTR BR-110	235BBA01940	37.61	113.45
	17	Semiárido Nordeste II	Pavimentação	BR235	BR235 - Entr. BR-110 (Jeremoabo) - Entr. BA-392	235BBA02101	4.08	12.09
	17	Semiárido Nordeste II	Pavimentação	BR235	BR235 - Entr. BR-110 (Jeremoabo) - Entr. BA-392	235BBA02102	4.38	12.98
	17	Semiárido Nordeste II	Pavimentação	BR235	BR235 - Entr. BR-110 (Jeremoabo) - Entr. BA-392	235BBA02103	0.45	1.38
	17	Semiárido Nordeste II	Pavimentação	BR235	BR235 - KM0 - KM3	235BBA02105	3.25	5.86
	17	Semiárido Nordeste II	Pavimentação	BR235	BR235 - Entr. BR-110 (Jeremoabo) - Entr. BA-392	235BBA02106	68.59	203.25
	24	Itaparica	Pavimentação	BA210	BA210 - Entr. BA-311 (Barra do Tarrachil) - Abaré	210EBA00401	12.46	13.48
	24	Itaparica	Pavimentação	BA210	BA210 - Entr. BA-311 (Barra do Tarrachil) - Abaré	210EBA00402	8.71	9.42
5 Eixo Metropolitano	26	Metropolitano de Salvador	Duplicação	BA001	Entr. BA-532 (Acesso Itaparica) - Entr. BA-868 (p/ Baiacu)	001EBA0015	6.40	39.63
	26	Metropolitano de Salvador	Duplicação	BA093	Entr. BA-524 (Canal de Tráfego) - Entr. BA-512(A) (Acesso Camaçari)	093EBA0010	1.26	7.72
	26	Metropolitano de Salvador	Duplicação	BA093	Entr. BA-512(A) (Acesso Camaçari) - Entr. BA-512(B) (p/ São Sebastião do Passé)	093EBA0015	4.15	25.69
	26	Metropolitano de Salvador	Duplicação	BA093	BA-519(Acesso Dias D'Ávila) - Entr. BA-518 (Acesso Amado Bahia)	093EBA0025	4.47	27.68
	26	Metropolitano de Salvador	Duplicação	BA093	Entr. BA-518 (Acesso Amado Bahia) - Entr. BA-505 (Mata de São João)	093EBA0030	4.26	26.38
	26	Metropolitano de Salvador	Duplicação	BA093	Entr. BA-505 (Mata de São João) - Entr. BR-420 (Pojuca)	093EBA0035	13.53	83.77

continuação do Quadro 10A

EIXO DE DESENVOLVIMENTO		TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	TIPO DE INTERVENÇÃO	RODOVIA	TRECHO	CÓDIGO SRE	EXTENSÃO (km)	INVESTIMENTO (R$ x 106) FINANCEIRO
5 Eixo Metropolitano	26	Metropolitano de Salvador	Duplicação	BA523	Entr. BA-522(B) - Acesso Mataripe	523EBA0020	1.91	11.70
	26	Metropolitano de Salvador	Duplicação	BA532	Entr. BA-533 (km 0 p/ Amoreiras) - Entr. BA-001 (km 2,6)	532EBA0010	7.40	44.56
	26	Metropolitano de Salvador	Aumento Capac	BA093	Entr. BA-512 (B) (p/ São Sebastião do Passé) - BA-519(Acesso Dias D'Ávila)	093EBA00200	5.41	9.54
6 Eixo do Grande Recôncavo	9	Vale do Jiquiriçá	Pavimentação	BA120	BA120 - Entr. BA-026(B) (Brejões) - Entr. BR-420(A) (Engenheiro Franca)	120EBA01753	0.63	1.11
	9	Vale do Jiquiriçá	Pavimentação	BA250	BA250 - Entr. BA-120(B) (p/ Três Braços) - Entr. BA-536/BA-552 (Agência Vieira)	250EBA00350	22.60	39.77
	9	Vale do Jiquiriçá	Pavimentação	BA536	BA536 - Acesso Novo Horizonte - Entr. BA-250/BA-552 (Agência Vieira)	536EBA00100	2.89	5.21
	9	Vale do Jiquiriçá	Pavimentação	BA545	BA545 - KM17 - KM36	545EBA00200	9.76	17.18
	9	Vale do Jiquiriçá	Duplicação	BR116	Entr. BR-420/BA-250 (p/ Jaguaq./Itiruçu) - Entr. BA-555 Baixão (p/ Lafayete Coutinho)	116BBA0832	19.52	171.32
	18	Litoral Norte e Agreste Baia	Pavimentação	BA233	BA233 - Entr. BA-403(Sátiro Dias) - Entr. BA-084(A) (p/ Biritinga)	233EBA00551	8.49	25.15
	18	Litoral Norte e Agreste Baia	Pavimentação	BA233	BA233 - Entr. BA084 - Entr. BA233 (Sátiro Dias)	233MBA00050	9.26	27.43
	18	Litoral Norte e Agreste Baia	Pavimentação	BA396	BA396 - Jandaíra - Entr. BA099(A) (Cachoeira do Itanhi)	396EBA00250	30.18	32.65
	18	Litoral Norte e Agreste Baia	Pavimentação	BA400	BA400 - Entr. BA-505(p/ Imbé)/ Acesso Cardeal da Silva - Entr. BA-099	400EBA00500	32.79	35.48
	18	Litoral Norte e Agreste Baia	Pavimentação	BA503	BA503 - Pedrão - Entr. BA084(A) (p/ Coração de Maria)	503EBA00150	13.05	38.67
	18	Litoral Norte e Agreste Baia	Pavimentação	BA516	BA516 - Entr. BR-110 - Buracica	516EBA00051	10.07	18.16
	18	Litoral Norte e Agreste Baia	Pavimentação	BA516	BA516 - Entr. BR-110 - Buracica	516EBA00052	9.15	16.50
	18	Litoral Norte e Agreste Baia	Pavimentação	BA520	BA520 - Entr. BA-506 (Areal) - Entr. BA-099 (Acesso Massarandupió)	520EBA00050	8.17	8.84
	18	Litoral Norte e Agreste Baia	Pavimentação	BA782	BA782 - Entr. BA-099 (km 173,7) - Costa Azul	782EBA00051	10.36	30.69
	18	Litoral Norte e Agreste Baia	Pavimentação	BA782	BA782 - Entr. BA-099 (km 173,7) - Costa Azul	782EBA00052	1.34	3.97
	18	Litoral Norte e Agreste Baia	Pavimentação	BR349	BR349 - DIV SE/BA (TOBIAS BARRETO) - SAMBAEBA	349BBA01702	6.67	19.76
	18	Litoral Norte e Agreste Baia	Aumento Capac	BR110	Catú - Entr. BR-420 (p/ Pojuca)	110BBA07740	3.45	5.31
	21	Recôncavo	Pavimentação	BA494	BA494 - Entr. BA-491 (Cabaceiras do Paraguaçu) - São José do Itaporã	494EBA00050	11.50	34.06
	21	Recôncavo	Pavimentação	BA511	BA511 - Capoeiruçu - Entr. BR-420(Cachoeira)	511EBA00102	4.11	7.42
	21	Recôncavo	Pavimentação	MU491	MU491 - Cabaceiras do Paraguaçu	491MBA00060	0.97	2.88
	21	Recôncavo	Construção	BA497	Castro Alves - Crussai	497EBA0005	13.43	38.90
	21	Recôncavo	Construção	BA497	Crussai - Santo Antônio de Jesus	497EBA0005	14.49	41.97
	21	Recôncavo	Aumento Capac	BR101	Entr. BA-502 (p/ Conceição da Feira) - Entr. BA-511 (Capoeiruçu)	101BBA15721	3.07	4.14
7 Eixo da Mata	5	Litoral Sul	Pavimentação	BA001	BA001 - Entr. BA-274(A) (p/ Canavieiras) - Entr. BA-274(B) (próx. Ouricana)	001EBA01650	10.73	19.36
	5	Litoral Sul	Pavimentação	BA076	BA076 - Entr. BA676 - Arataca	076MBA00700	0.35	1.04
	5	Litoral Sul	Pavimentação	BA120	BA120 - Entr. BR-030 (B) (Laje do Banco) - Acesso BR-101(Faz. Pancada Formosa)	120EBA02702	9.68	17.46
	5	Litoral Sul	Pavimentação	BA120	BA120 - Acesso BR-101(Faz. Pancada Formosa) - Entr. BA-655 (Ponte de Zinco)	120EBA02750	12.77	23.03
	5	Litoral Sul	Pavimentação	BA120	BA120 - Entr. BA-655 (Ponte de Zinco) - Entr. BA-262(A)	120EBA02800	8.20	8.87
	5	Litoral Sul	Pavimentação	BA120	BA120 - Entr. BA-667/BA-671 (A) (Itaju do Colônia) - Entr. BA-671 (B) (Itaju do	120EBA03210	0.57	1.03
	5	Litoral Sul	Pavimentação	BA274	BA274 - Entr. BA-001(B) (Próximo à Ouricana) - Entr. BA-982 (Santa Maria Eterna)	274EBA00151	5.02	9.06
	5	Litoral Sul	Pavimentação	BA274	BA274 - Entr. BA-001(B) (Próximo à Ouricana) - Entr. BA-982 (Santa Maria Eterna)	274EBA00152	43.13	77.98
	5	Litoral Sul	Pavimentação	BA651	BA651 - KM0 - KM8	651EBA00050	5.27	15.61
	5	Litoral Sul	Pavimentação	BA655	BA655 - Entr. BA-262 (Uruçuca) - Entr. BR-101 (km 481,9)	655EBA00150	8.37	24.79
	5	Litoral Sul	Pavimentação	BA662	BA662 - Entr. BA-974 (Jacaraci) - Entr. BR-251/BA-270 (Camacã)	662EBA00102	0.73	1.32

continuação do Quadro 10A

EIXO DE DESENVOLVIMENTO		TERRITÓRIO DE IDENTIDADE	TIPO DE INTERVENÇÃO	RODOVIA	TRECHO	CÓDIGO SRE	EXTENSÃO (km)	INVESTIMENTO (R$ x 106) FINANCEIRO
	5	Litoral Sul	Pavimentação	BA671	BA671 - Entr. BA-120 (B) (Itaju do Colônia) - Entr. BA-662 (Palmira)	671EBA00100	16.69	30.13
	5	Litoral Sul	Pavimentação	BA671	BA671 - Entr. BA-662 (Palmira) - Entr. BA-663 (p/ Areia Branca)	671EBA00150	10.82	19.52
	5	Litoral Sul	Pavimentação	BA671	BA671 - Entr. BA-663 (p/ Areia Branca) - Jussari	671EBA00200	4.31	7.77
	5	Litoral Sul	Pavimentação	BA672	BA672 - Entr. BA-682 (p/ Arataca) - Entr. BA-270(A) (Santa Luzia)	672EBA00100	3.49	3.78
	5	Litoral Sul	Pavimentação	BA969	BA969 - Entr. BA-262 (União Queimada) - Pimenteira	969EBA00050	14.66	26.44
	5	Litoral Sul	Pavimentação	BR030	BR030 - Entr. BA-130 (p/ Ibiupâ) - Entr. BA-656 (?)	030BBA04122	30.75	54.11
7 Eixo da Mata	5	Litoral Sul	Pavimentação	BR030	BR030 - KM0 - KM10	030BBA04141	10.32	11.17
	5	Litoral Sul	Pavimentação	BR030	BR030 - KM0 - KM9	030BBA04142	8.88	9.61
	5	Litoral Sul	Pavimentação	BR030	BR030 - KM0 - KM5	030BBA04301	4.74	14.04
	5	Litoral Sul	Pavimentação	BR030	BR030 - Entr. BR-101 (Aurelino Leal) - Entr. BR-101 (Ubaitaba)	030BBA04502	3.72	11.02
	5	Litoral Sul	Pavimentação	BR251	BR251 - Entr. BR-415 (Ilhéus) - Entr. BR-101 (Buerarema)	251BBA00101	7.55	22.37
	5	Litoral Sul	Pavimentação	BR251	BR251 - Entr. BA-270 (Pau Brasil) - Rio Pardo	251BBA00900	17.27	51.16
	5	Litoral Sul	Duplicação	BA001	Entr. BR-251 (p/ Buerarema) - Olivença	001EBA0135	12.14	72.06
	5	Litoral Sul	Aumento Capac	BA001	Entr. BA-262 (Ponte do Rio Almada) - Entr. BR-415 (Ilhéus)	001EBA01250	1.89	3.33
	6	Baixo Sul	Pavimentação	BA001	BA001 - Entr. BA001 (p/ Itacaré) - Barcelos do Sul	001MBA00250	10.75	18.92
	7	Extremo Sul	Pavimentação	BA126	BA126 - Entr. BA-284(A) (p/ Nova Alegria) - Entr. BA-284(B) (Nova Alegria)	126EBA00150	8.38	24.82
	7	Extremo Sul	Pavimentação	BA284	BA284 - Entr. BR-101(próximo Itamaraju) - Entr. BA690 (p/ Pirajá)	284EBA00050	22.86	41.23
	7	Extremo Sul	Pavimentação	BA697	BA697 - Entr. BR-418 (p/ Helvécia) - Entr. BA-001 (km 800,8)	697EBA00050	34.20	37.00
	7	Extremo Sul	Pavimentação	BR418	BR418 - Helvécia - Entr. BA-697	418BBA00160	9.16	27.14
8 Eixo do Extremo Sul	7	Extremo Sul	Pavimentação	BR418	BR418 - Entr. BA-697 - Entr. BR-101	418BBA00300	9.89	29.30
	7	Extremo Sul	Pavimentação	BR439	BR439 - DIV ES/BA - TRVS CORA	439BBA00500	8.28	24.53
	7	Extremo Sul	Pavimentação	BR439	BR439 - Três Corações - DIV BA/MG	439BBA00800	13.28	39.34
	27	Costa do Descobrimento	Pavimentação	BA274	BA274 - Entr. BA-982 (Santa Maria Eterna) - Entr. BR-101(A)	274EBA00200	15.55	28.12
	27	Costa do Descobrimento	Duplicação	BR101	Entr. BA-275 (Itagimirim) - Entr. BA-989 (p/ Gabiarra)	101BBA1912	1.27	10.80
				TOTAL		**-**	**4,540.42**	**12,187.75**

Fonte: Consórcio TRANSPLAN-APPE.

Anexo 11A - Projeto de Lei nº xx, de xx de setembro 2019.

Dispõe sobre a transferência do Estado da Bahia para os Municípios de terminais rodoviários e hidroviários sob jurisdição estadual, nos casos que especifica, e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO ESTADO DA BAHIA,

Faço saber que a Assembleia Legislativa decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O Estado da Bahia transferirá, por intermédio da Secretaria de Infraestrutura, ouvida a Secretaria da Administração, a título de descentralização da sua rede de terminais, para os seus Municípios, em virtude desta Lei e observados os limites nela estabelecidos, o domínio de terminais rodoviários e hidroviários integrantes de seu sistema de transportes estadual, bem assim de seus acessórios e benfeitorias.

§ 1º A rede de terminais passível de transferência para cada Município será definida em ato do Secretário da Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia.

§ 2º Não se aplica o disposto no caput os terminais considerados estratégicos ou de interesse estadual conforme definido pela Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia.

§ 3º Decreto poderá determinar a manifestação prévia ou participação de outros órgãos estaduais na consideração da natureza estratégica dos terminais a que se refere o § 2º.

§ 4º A transferência de domínio a que se refere o caput dar-se-á em caráter irretratável e irrevogável, mediante termo assinado pelo Secretário da Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia e pelo Prefeito do Município interessado.

Art. 2º O Estado da Bahia repassará, nos limites e condições estabelecidos nesta Lei, aos Municípios, em decorrência da transferência de domínio prevista no art. 1º, por intermédio da Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia, à conta de dotação orçamentária própria, recursos oriundos do Tesouro Estadual, observados os limites de movimentação e empenho e de pagamento.

§ 1º O repasse de que trata o caput será feito em até trinta dias úteis, contados da data da assinatura do termo de transferência de domínio a que se refere o § 4º do art. 1º.

§ 2º O valor do repasse será definido pela Secretaria de Infraestrutura em função das necessidades de recuperação das instalações do terminal objeto do termo de transferência de domínio.

§ 3º A assinatura do termo de transferência de domínio e o repasse de que trata esta Lei ficam condicionados à:

I - declaração pelo Município, na forma estabelecida pela Procuradoria Geral do Estado, de que eventuais despesas realizadas nos terminais, direta ou indiretamente, sem convênio ou com convênio em desacordo com o plano de trabalho e de aplicação de recursos porventura estabelecido, foram efetuados por sua conta e ordem, não constituindo obrigação do Estado da Bahia;

II - adimplência do Município no que se refere ao pagamento de dívidas e demais obrigações financeiras para com o Estado da Bahia, atestada pela Secretaria Estadual da Fazenda;

III - renúncia em juízo a pretenso ou alegado direito em que se funda a ação, se houver, contra o Estado da Bahia em que se pretenda o ressarcimento ou indenização por despesas incorridas com os terminais.

§ 4º O recebimento do repasse a que se refere este artigo implica renúncia a qualquer pretenso ou alegado direito que possa existir relativamente ao ressarcimento ou indenização por eventuais despesas feitas em terminal sem convênio ou com convênio em desacordo com o plano de trabalho e de aplicação de recursos.

Art. 3º Em virtude da transferência de domínio de que trata o art. 1º e ressalvado o disposto no art. 2º, as despesas com a manutenção, recuperação, conservação, restauração e melhoria dos terminais transferidos passam a ser de responsabilidade exclusiva dos respectivos Municípios, a partir do seu recebimento.

Art. 4º Fica vedado o repasse ou ressarcimento de recursos correspondentes a gastos eventualmente realizados pelos Municípios, que não encontrem amparo em convênio firmado com o Estado da Bahia, no qual estejam especificados planos de trabalho e de aplicação de recursos.

Art. 5º Fica estabelecido o prazo de cento e oitenta dias, contado da publicação desta Lei, para que os Municípios manifestem ao Estado da Bahia, por intermédio da Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia, interesse na transferência de domínio, nos termos desta Lei.

Parágrafo único. Efetuada a transferência de domínio, ficam mantidos os planos de trabalho e de aplicação de recursos ao abrigo de convênios ainda em vigor na data de publicação desta Lei, firmados pelo Estado da Bahia com os respectivos Municípios, relativos ao terminal transferido, vedados o seu aditamento, prorrogação e renovação.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário.

Consórcio

transplan

APPE
ASSESSORIA PARA
PROJETOS ESPECIAIS