

# Agenda Logística Setor Químico

Portos – Estado da Bahia

26 de Janeiro de 2016

RECEBIDO  
GAB/SDE  
Em, 20/01/16

## PORTO DE ARATU

O Porto Organizado de Aratu é controlado pela União, não urbano, industrial, vocacionado às cargas graneleiras. É composto de três berços para atracação de navios de graneis sólidos, dois graneis líquidos e um de produtos gasosos. O porto possui excelente acessibilidade marítima, rodoviária considerada de média a boa e ferroviária abandonada, mas possível de ser retomada.

O porto possui plenas condições para ampliar o número de berços, armazenagem e tancagem. Ainda possui cerca de dois milhões de m<sup>2</sup>, de extensa retroárea, que podem ser arrendados para fins industriais, adequados a indústrias como químico-petroquímicas e de fertilizantes, com possibilidades de produção em zona alfandegada. Um projeto de condomínio industrial, com ocupação ordenada, racional e aproveitamento de toda a sua potencialidade, pode ser desenvolvido em sinergias com as instalações do porto, terminais privados no entorno e indústrias nos municípios de Candeias, Camaçari, São Francisco do Conde e Simões Filho.

Há no porto uma concentração elevada de usuários: apenas 15 empresas movimentam 95% das cargas do porto. Em 2014, o desembarque representou 69% da movimentação de Aratu, enquanto os embarques somaram 31%. A navegação de longo- curso representou 68,7% da movimentação do porto e a cabotagem 31,3%.

A infraestrutura, as instalações e a capacidade de movimentação de cargas estão saturadas desde o ano de 1998, implicando em elevado número de dias de espera para atracação de navios que, no ano de 2014, atingiu 2.236 dias, depois de um recorde de 3.673 dias no ano anterior. Os custos desta ineficiência têm justificado a transferência de indústrias para outros estados, porque cada dia de *demurrage* de um navio custa entre US\$20.000 e US\$30.000.

Se as condições de operação do porto fossem normais, o cenário para aumentar a quantidade movimentada, atrair novas cargas e usuários seria totalmente diferente do atual. No entanto, o que se vê é o desvio de cargas graneleiras, tipicamente movimentadas em Aratu, para o Porto de Salvador, muito mais voltado à carga containerizada, Ilhéus e para o Terminal da Usiba/Gerdau. Entre 1996 e 2004, a movimentação de cargas cresceu a uma taxa de 11,8% a.a., mas, ao atingir uma movimentação de cargas acima da efetiva capacidade, entre 2004 e 2014, a movimentação “andou de lado”, evoluindo negativamente em 0,18% a.a.. Como os graneis são cargas de baixo valor agregado, estas não suportaram os elevados custos

portuários, diminuindo o número de usuários e de cargas, que buscaram outros portos. Outro fator, que contribuiu para o porto não se desenvolver, foi a operação portuária ser realizada pelos mesmos operadores, também associada ao fato de não haver ofertas de terminais concorrentes com características semelhantes, seja no porto organizado ou de uso privativo.

Ao longo dos últimos dez anos a movimentação de cargas graneleiras, nos três portos públicos baianos, caiu a uma taxa de quase 1% ao ano. O desempenho da Bahia foi na contramão do Brasil, cuja evolução registrou, de 2004 a 2010, um aumento de 4,8%. Em função das limitações portuárias, a participação da Bahia na movimentação de graneis do Brasil, que já foi 5,1% no ano de 2004, está no patamar de 2,9%, em 2014, no entanto, não por falta de carga.

Dessa maneira, projeta-se para os próximos 10 anos, condicionado às ampliações do Porto de Aratu, uma taxa média de crescimento, em cenário conservador, mínima de 5% a.a. e um crescimento 7,5% a.a., em cenário mais otimista. No caso de Aratu, os graneis sólidos tendem a surpreender positivamente, nos primeiros momentos, e os líquidos estão mais vinculados às ampliações da petroquímica.

## **PROPOSTAS EMERGENCIAIS PARA O PORTO DE ARATU**

Com investimentos privados da ordem de R\$ 930 milhões, detalhados adiante, espera-se elevar a capacidade efetiva atual de movimentação de cargas de 4 milhões<sup>1</sup> para 30 milhões de toneladas por ano e proporcionar, ao porto de Aratu, condições de atender a demanda da economia baiana e de estados vizinhos por serviços portuários. Convém ressaltar que a hipótese de licitar o porto pode ser empreendida sem o prejuízo de ações que permitam superar a limitação da sua capacidade operacional, com rapidez, como as licitações para arrendamentos de terminais.

### **1. Terminal de Granéis Sólidos I – TGS I**

O TGS I é um dos dois terminais do porto organizado de Aratu que movimentam as cargas de granéis sólidos. Ao longo dos últimos cinco anos, a movimentação nesse terminal registrou uma queda de 11% e um aumento de 109%

---

<sup>1</sup> Capacidade estimada do porto, baseada em funcionamento sem fila de espera para a atracação de navios.

na espera para atracação, segundo Estatística de Movimentação de Cargas da Codeba.

<b>Ano</b>	<b>Quantidade</b> (toneladas)	<b>Espera p/Atracação</b> (em dias)	<b>Navios</b>	<b>Espera por navio</b> (média em dias)
<b>2014</b>	980.205	731	45	16,2
<b>2013</b>	723.563	651	30	21,7
<b>2012</b>	918.989	230	21	11,0
<b>2011</b>	1.125.631	821	42	19,5
<b>2010</b>	1.099.180	349	64	5,5

Fonte: Estatística de Movimentação de Cargas - Codeba.

Esse terminal teve suas operações comprometidas com a paralisação do berço norte, em maio de 2013, por conta de problemas na estrutura da ponte que dá acesso ao terminal. Dessa maneira, o berço sul ficou sobrecarregado até o término das obras de recuperação, que foram financiadas integralmente por um grupo de usuários. A retomada das operações no berço norte se deu em março de 2015. A taxa de ocupação do TGS I-Sul, o único do terminal a funcionar em todo o ano de 2014, foi de 96%, percentual muito além da ocupação máxima recomendada de 60%. O resultado da baixa capacidade foi uma espera média de 390 horas por navio no terminal, em 2014.

A demanda de movimentação de cargas é, principalmente, de fertilizantes, com grande potencial, concentrado de cobre, magnesita e minério de ferro.

#### **Solução proposta:**

Propõe-se a licitação para arrendamento do TGS I, conforme proposto pelo Governo Federal durante a divulgação do Plano de Investimento em Logística (PIL), como uma medida emergencial, entretanto, com uma capacidade muito maior. Esta licitação deve prever: a) a instalação mínima de três guias, uma para carregamento com capacidade de 2.000 tons/hora e duas para descarregamento, com capacidade de 1.500 tons/hora cada; b) ampliação do comprimento do píer para navios post-panamax; c) adequação dos demais equipamentos e cobertura da área de estocagem.

A partir de um investimento de cerca de R\$ 450 milhões, prezando a eficiência na alocação dos recursos e critérios técnicos de referência mundial, será possível

umentar a capacidade de movimentação do terminal de 1 milhão<sup>2</sup> para 21 milhões de toneladas por ano, ainda que se mantenha a área atual e o número de berços, mas prevendo a ampliação do comprimento destes dentro dos primeiros seis anos.

## 2. Terminal de Granéis Sólidos II – TGS II

O TGS II é o segundo terminal de granéis sólidos de Aratu, que conta com apenas um berço. A movimentação aumentou 21%, entre 2010 e 2014, no entanto foi acompanhada por um aumento de 187% na espera para atracação de navios.

Ano	Quantidade (toneladas)	Espera p/ atracação (em dias)	Navios	Espera por navio (média em dias)
2014	857.118	744	58	12,8
2013	887.556	1.231	58	21,2
2012	784.280	264	62	4,3
2011	655.444	400	50	8,0
2010	709.751	259	56	4,6

Fonte: Estatística de Movimentação de Cargas – Codeba.

A paralisação do berço norte do TGS I até contribuiu para uma evolução positiva do TGS II, mas, obviamente, como maior fila de navios para atracar. A capacidade de movimentação desse terminal também está saturada. Em 2014, a taxa de ocupação foi de 92%, longe dos 60% recomendáveis, o que resultou numa média de 308 horas de espera para a atracação de navios.

### Solução proposta:

A licitação para arrendamento do TGS II e de áreas correspondentes para a instalação de armazéns, de modo a aumentar a capacidade do porto e ser estabelecida a concorrência entre dois operadores.

O TGS II requererá investimentos na ordem de R\$ 200 milhões para a concepção de uma nova área própria de armazenagem e instalação de equipamentos

<sup>2</sup> Capacidade estimada do terminal, baseada em funcionamento sem fila de espera para a atracação de navios.

para elevar a capacidade de movimentação do terminal para o mínimo de cinco milhões de toneladas por ano.

O investimento deve prever a instalação mínima de uma grua, com capacidade de 1.500 tons/hora para descarregamento, esteiras e pátio de estocagem coberto. É necessário, ainda, que o arrendatário se comprometa a ampliar o comprimento do píer dentro dos primeiros seis anos de gestão.

### 3. Terminal de Granéis Líquidos – TGL

Para movimentar cargas líquidas, o porto de Aratu conta com dois berços no TGL. Entre 2010 e 2014, o terminal registrou um crescimento de 31%. No período analisado, a espera para atracação registrou, em dois dos últimos cinco anos, o tempo superior a mil dias.

<b>Ano</b>	<b>Quantidade</b> (toneladas)	<b>Espera p/ atracação</b> (em dias)	<b>Navios</b>	<b>Espera por navio</b> (média em dias)
<b>2014</b>	2.669.784	552	290	1,9
<b>2013</b>	2.730.173	1.301	312	4,1
<b>2012</b>	2.084.585	1.041	305	3,4
<b>2011</b>	1.978.723	827	323	2,6
<b>2010</b>	2.040.286	531	333	1,6

Fonte: Estatística de Movimentação de Cargas – Codeba.

As taxas de ocupação dos dois berços – sul e norte - do Terminal de Granéis Líquidos foram, em 2014, respectivamente, 93% e 89%. A espera média para atracação de navios atingiu a marca de 45 horas, no berço sul, e de 46 horas por navio no berço norte.

A demanda de movimentação de cargas é concentrada em produtos químicos e petroquímicos.

#### **Solução proposta:**

Para melhor atender a demanda da economia baiana na movimentação de granéis líquidos, propõe-se, emergencialmente, a licitação para arrendamento do TGL e investimentos estimados em R\$ 150 milhões a serem utilizados na construção de

mais dois berços de atracação de navios, proporcionando ao terminal a capacidade de movimentar quatro milhões de toneladas por ano, o duplicando a atual. Esta ampliação atenderia apenas a demanda atual de cargas das indústrias instaladas.

#### **4. Terminais de Gases Liquefeitos – TEGAL 1 e TEGAL 2**

O TEGAL 1 e TEGAL 2 são terminais arrendados utilizados diretamente pelo produtor da carga, no caso a empresa Braskem S.A., com a finalidade de escoar produtos gasosos destinados ao mercado interno e externo. Portanto, sua exploração é de uso exclusivo, em caráter excepcional vinculado à um grupo de indústrias de modo essencial e dependente, não prestando serviços a terceiros, embora possa fazê-lo. Esses terminais são responsáveis pelo escoamento dos excedentes de produção da Braskem, que é a principal fornecedora da matéria-prima para o polo industrial de Camaçari. Para demonstrar a relevância estratégica, uma falha operacional nos terminais TEGAL 1 e 2 pode levar a parada do polo industrial de Camaçari, comprometendo mais de 90 empresas de forma direta ou indireta. Empresas estas que são responsáveis por mais de 20% do PIB do Estado da Bahia.

O contrato de arrendamento do TEGAL 1 é anterior a 1993, contudo, as obrigações nele estabelecidas continuam a ser cumpridas por ambas as partes até o momento. Atualmente, o TEGAL 1 opera com um contrato de transição (no 02/2015) com validade até maio/2016.

O contrato do TEGAL 2 foi assinado em 6/6/1993 e auditado pelo TCU em 2002, que recomendou a alteração de algumas cláusulas para sua adaptação à Lei nº 8.630, de 1993. Em 29/11/2002, por força da auditoria realizada pelo Tribunal de Contas da União, foi firmado o primeiro Termo Aditivo ao contrato, mantendo o período de vigência de 20 anos, portanto, válido e eficaz até 6/6/2013, contudo limitando a sua prorrogação para um único período de 20 anos. Tal prorrogação se dá de forma automática, salvo expressa manifestação de não prorrogá-lo, notificada com a antecedência de 24 meses (6/6/2011) de seu final (6/6/2013), o que não ocorreu.

Tendo em vista a demonstração do direito contratualmente garantido e de seu exercício pela Braskem e, também, pela CODEBA de maneira automática, a Braskem tem requerido à SEP a formalização de referido direito e, portanto, a simples formalização da renovação do contrato de arrendamento do TEGAL 2 até 2033. Nos termos do parágrafo 6º, art. 6º da nova lei dos portos (12.815), a área contígua dentro da poligonal do porto organizado pode ser adensada à área já arrendada, sempre que

a medida trazer, comprovadamente, eficiência na operação portuária, como é o caso em questão, dado que o TEGAL 1 e o TEGAL 2 operam em total compartilhamento de estruturas. Destarte, destaque-se, tecnicamente que, o projeto do TEGAL 2 envolveu uma modernização e racionalização do sistema de movimentação de gases. Como resultado, parte do parque de bombas e a casa de comando do TEGAL 1 foram remanejados para o TEGAL 2, sendo que os dois terminais operam de forma integrada e única. O sistema de proteção, que inclui a rede de incêndios e o sistema de alívio de pressão (flare), também é único. Além dos sistemas de proteção, os terminais compartilham o sistema de geração de energia, e diversas estruturas operacionais, como compressores, sistema de pressurização sala de controle, rede de dutos, sistema de refrigeração, etc.

#### **Solução proposta:**

O arrendamento do Terminal de Gases do Porto de Aratu pode ser contratado mediante inexigibilidade da licitação. O fundamento jurídico subsiste em face da inviabilidade de competição em razão da natureza singular do objeto, do sujeito único que utiliza a respectiva infraestrutura, e do interesse público relacionado ao imóvel. Desta forma, conclui-se que deve o arrendamento a ser explorado pela Braskem por inexigibilidade de licitação, sendo ela a única capaz de dar o devido aproveitamento da área em benefício do porto público.

Destaque-se ainda, a diretriz consignada pelo Governo Federal, por meio do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, que em Nota Técnica nº 105/2014/CGTP/DESIT/SDP, oriunda da Secretaria do Desenvolvimento da Produção, tratou da importância dos terminais portuários associados a complexos petroquímicos e de possíveis impactos técnicos e econômicos advindos da licitação dos Terminais Portuários Petroquímicos de Aratu, concluindo pela carência de fundamentação à exigência de certames licitatórios para a exploração dessas infraestruturas portuárias . A referida Nota Técnica faz referência ao uso exclusivo do terminal e a sua total vinculação, inclusive física, com a Unidade Industrial, reconhecendo ainda, que a movimentação entre o Porto e o Complexo Petroquímico envolve processos controlados e especializados, controlados pela própria empresa, concluindo que *“torna-se difícil a justificação a realização de licitação na nova lei dos Portos para Contratos de Arrendamento”*.

Sem prejuízo, permanece o direito contratual da Braskem quanto ao reconhecimento da prorrogação do prazo do contrato que tem por objeto o TEGAL 2, devendo tal instrumento ser formalizado e posterior unificação do TEGAL 1 ao TEGAL 2, com base no artigo 6, §6 da Lei 12.815/13.

## **5. Terminais de Uso Privativo - TUP**

O nível de urgência, determinado pela longa ausência investimentos portuários na Bahia, pela busca de soluções, ressalta a necessidade de avançar em alternativas de investimentos. Nesse contexto emergem os TUPs, empreendimentos importantes para atrair e reter investimentos, aumentar a concorrência e melhorar a eficiência logística da região.

### **5.1 TUP Dow**

A Dow Brasil recebe, armazena e transfere produtos químicos. A capacidade total de armazenamento é de 41.300 m<sup>3</sup> distribuídos em 15 tanques com capacidade volumétrica variável entre 180 m<sup>3</sup> e 10.000 m<sup>3</sup>. O terminal opera em berço único com calado autorizado de 11 m, porte bruto de 41.000 TPB, capacidade de receber navios de até 185 m de comprimento. Os granéis líquidos movimentados são produtos químicos.

A proposta de expansão do TUP é planejada para atender a maior demanda por serviços portuários da empresa e sua utilização por outras indústrias. A iniciativa conta com investimentos mínimos de R\$ 200 milhões, podendo chegar a R\$ 500 milhões, de acordo modelo a ser aprovado. A partir da consolidação do projeto, espera-se ampliar de 500 mil a 1,5 milhões de toneladas a movimentação de granéis líquidos.

Além disso, a consumação do empreendimento depende de aprovação dos governos estadual e federal, ato demasiadamente urgente uma vez que o nível de saturação a que chegou Porto de Aratu é um gargalo que inibe a atração de indústrias para a Bahia e o crescimento daquelas que já estão instaladas no estado.

## 5.2 TUP Braskem

A Braskem possui uma área aforada adjacente ao porto público de Aratu, na qual mantém operando, desde 2001, seu Terminal de Matérias-primas (TMP). A Braskem decidiu investir na construção de um píer, transformando essa área em um Terminal de Uso Privativo.

Com a saturação do Porto de Aratu, a implantação deste TUP tornou-se imprescindível e, caso não ocorra, poderá trazer impactos negativos para a competitividade e operação do polo industrial de Camaçari.

O projeto da Braskem prevê a operação com navios de até 250 m de comprimento e 120.000 DWT. A Braskem opera regularmente com este porte de navios para atender o seu suprimento do Rio Grande do Sul, porém não pode operar com estes navios na Bahia. O investimento é estimado em R\$ 120 milhões, e permitirá o aumento de operações em Aratu. Este TUP será complementar às operações do Porto de Aratu para a indústria petroquímica, fortalecendo todo o complexo portuário.

## PORTO DE SALVADOR

O porto organizado de Salvador é controlado pela União, urbano, vocacionado à carga containerizada, mas com superestrutura e retroáreas ociosas, composto de 2.094m de cais, 2.400m de dois quebra-mares e 385.000m<sup>2</sup> de área terrestre. É um ativo avaliado em mais de R\$ 2 bilhões e, absolutamente, subutilizado.

Sua acessibilidade marítima é excelente, a melhor dentre os principais portos brasileiros, assim como a privilegiada acessibilidade rodoviária, pela recente construção de uma via expressa, também a melhor do país. O acesso ferroviário foi abandonado, por vários motivos, mas ainda pode ser retomado, uma vez que a malha dista apenas 1 km do porto.

O Porto de Salvador possui cerca de mil usuários. No ano 2014, o desembarque representou 58% da movimentação do porto de Salvador, enquanto o embarque somou os 42%. A navegação de longo curso representou 73% da movimentação e a cabotagem 27%. A ocupação de seus cais foi de 59% para o cais de navios porta-contêiner de longo curso e de 23% a 27% para todos os outros seis cais.

Há mais de uma década os usuários do porto de Salvador reivindicam um segundo terminal de contêiner. No entanto, todas as iniciativas têm sido desestimuladas ou obstaculizadas por entes governamentais, para evitar a licitação de novo arrendamento, o que se tornou um tabu. O monopólio maneja, continuamente, para se eternizar no porto de Salvador, como o único operador de contêiner, usufruindo vantagens que não são repassadas à carga. As condutas monopolísticas nocivas à competitividade da economia baiana se refletem sobre a forma de preços muito elevados, número pequeno e limitado de armadores e quantidade de linhas regulares insuficientes, que deixou o porto desconectado de grande parte do mundo. São essenciais as conexões urgentes com a Ásia, sobretudo com o mais importante parceiro comercial, a China, e a América do Sul no Pacífico. Em 2013, por exemplo, o preço para fornecimento do serviço de energia de contêiner refrigerado cobrado pelo Tecon Salvador (R\$200,00/dia) era o mais alto do Brasil, tendo sido elevado 9.000%, em 14 anos. O THC/capatazia chegou a ser elevado abusivamente a mais de 1.000% entre 2000 e 2014, de R\$94,23 até R\$1.100,00, se tornando um dos mais caros do Brasil e do mundo. Vale ressaltar que, no mesmo período, o índice (IGP-M) que corrige as obrigações do contrato de arrendamento variou apenas 200%.

Apesar do tímido crescimento na movimentação de carga geral, a Bahia, representada pelo Porto de Salvador, ficou muito aquém do desempenho observado em Estados de economia menor, como Pernambuco e Ceará. Desde 2004, a participação relativa de Pernambuco e Ceará no Brasil cresce na movimentação, enquanto a Bahia diminui. Os pernambucanos movimentam 6% das cargas gerais do Brasil, enquanto os cearenses saltaram de 2,2% para 4,3% em 9 anos, ambos superando a Bahia, a maior economia da região, que representa apenas 4,2% do total brasileiro. Estes dados comparativos demonstram os efeitos da paralisia dos investimentos portuários no Estado e como os seus portos significam obstáculos ao desenvolvimento.

### PROPOSTA EMERGENCIAL PARA O PORTO DE SALVADOR

A movimentação do porto cresceu apenas 9% entre 2010 e 2014. Existe uma relação direta entre o tímido crescimento da movimentação com a manutenção do monopólio do terminal de contêiner, uma vez que desde 2011 mais de 90% das cargas do porto são containerizadas.

<b>Ano</b>	<b>Quantidade (1)</b> (toneladas)	<b>Navios (2)</b>
<b>2014</b>	2.849.367	467
<b>2013</b>	2.675.861	482
<b>2012</b>	2.507.605	454
<b>2011</b>	2.378.325	455
<b>2010</b>	2.224.361	514

Notas:

(1) Carga containerizada

(2) navios porta-contêiner.

Fonte: Estatística de Movimentação de Cargas - Codeba.

Com investimentos privados da ordem de R\$1,35 bilhão, detalhados adiante, espera-se elevar a capacidade efetiva atual de movimentação de 200 mil para 600 mil contêineres por ano e proporcionar, ao porto de Salvador, condições de atender a demanda da economia regional por serviços portuários. As propostas refletem a necessidade de instalar dois grandes terminais em condições isonômicas, capazes de

atrair cargas e negócios. O substantivo para o usuário é a competitividade através do crescimento da oferta e concorrência dos serviços, com alternativas de livre escolha e aumento do número das linhas de navegação e do número de armadores, para atender à demanda regional de cargas marítimas. A pior solução seria haver a ampliação do atual terminal arrendado sem a competição com um novo terminal, uma vez que a economia baiana fica dependente do ritmo de crescimento de um único operador e condições impostas. A eventual possibilidade de haver um TUP na Baía de Todos os Santos dedicado à cargas containerizadas não deve inibir a ocupação racional do Porto de Salvador. Ao contrário, quanto mais terminais mais cargas, exemplo que Santa Catarina dá ao País.

O layout do porto de Salvador comporta 1.840 m de cais contínuos e retroárea entre 400.000 e 500.000 m<sup>2</sup>, para dois terminais de contêiner de médio a grande porte similares, em águas abrigadas e rápido acesso marítimo, com baixa utilização de rebocadores e práticos.

#### **Solução proposta:**

##### **6. Segundo terminal de contêiner**

A licitação para arrendamento do segundo terminal de contêiner é o modo mais rápido de fornecer a infraestrutura necessária à Bahia, vis a vis com qualquer outra alternativa, dentro ou fora do porto organizado. O layout do porto comporta a implantação de cais contínuo com 920 metros de comprimento no mesmo alinhamento do principal cais do terminal existente, com uma retroárea de cerca de 200.000 m<sup>2</sup> de área. O terminal deve instalar modernos portêineres a cada 100 metros de cais, dando uma capacidade de movimentar 300.000 contêineres por ano. Os investimentos são estimados em R\$ 850 milhões. É fundamental que o layout do porto seja otimizado para aproveitar a utilização da plena capacidade do porto. O segundo terminal de contêiner permitirá oferecer uma nova quantidade de linhas regulares, com novos destinos, e de armadores. O fato é que a Bahia necessita, ao menos, de quatro grandes berços de atracação de navios porta-contêiner.

##### **7. Renovação antecipada com contrato do Tecon Salvador com ampliação**

Em 2000, a Wilson Sons assinou contrato de arrendamento do terminal de contêiner do Porto de Salvador, composto de dois berços e área de 73.443 m<sup>2</sup>. Em 2010, foi assinado um aditivo acrescentando a área de 44.471 m<sup>2</sup>, expandindo o seu

berço principal para 377 metros O preço deste arrendamento é de R\$1,61/m<sup>2</sup>, um valor simbólico que não corresponde ou resiste a uma avaliação do imóvel, um bem público, muito aquém da realidade. Além disto, o terminal tem a melhor acessibilidade rodoviária e a melhor acessibilidade marítima do Brasil. Investimentos públicos de R\$380 milhões da primeira e de R\$58 milhões, em uma incompleta dragagem, são vantagens obtidas pelo arrendatário não são repassadas aos usuários, como eficiências.

Agora, mais uma vez o terminal procura impedir a competição ao propor um segundo aditivo para acrescer sua área arrendada, a preço privilegiado, sem haver a indispensável licitação, e ainda com a renovação antecipada do contrato de arrendamento. Como relatado acima, a experiência dos usuários é recheada de fatos: baixa produtividade no recebimento e entrega de contêiner; cobrança de armazenagem sem observar o tempo de franquia; cobrança de horário extraordinário (não trabalha 24h/7d); elevado índice de cancelamento de escalas etc., além do pior, que são os preços muito elevados. A renovação antecipada do contrato de arrendamento será a renovação de problemas e obstáculos para os usuários, a Bahia, a cabotagem e o comércio exterior brasileiro.

No entanto, a renovação antecipada ainda embute um dano irreparável, que seria o comprometimento do *layout* do Porto de Salvador, inutilizando-o para o aproveitamento pleno do seu potencial, ou seja, impedindo a instalação de um segundo terminal de contêiner concorrente. Neste sentido, embora queira ampliar suas instalações, contraditoriamente, a Wilson Sons utiliza de um argumento de que não existe carga suficiente na Bahia, quando, na verdade, sobram cargas baianas embarcadas e desembarcadas em portos de outros estados.

Portanto, a hipótese de renovar antecipadamente o atual contrato de arrendamento somente deveria estar associada à realização da licitação do segundo terminal de contêiner no Porto de Salvador, mesmo assim em condições isonômicas, para se efetivar o relevante interesse público. Assim, como a proposta de licitação de arrendamento anterior, o terminal existente pode ter 920 metros de cais contínuo e cerca de 200.000 m<sup>2</sup> de retroárea. Os portêineres devem estar, no máximo, distante 100 metros um do outro e os equipamentos de recebimento e entrega em terra devem corresponder à capacidade de mar. Os investimentos montam cerca de R\$500 milhões.

\*

\*

\*

## RESUMO DOS INVESTIMENTOS POTENCIAIS NA BAHIA

TERMINAL	Natureza Das Ações	CAPACIDADE <sup>3</sup> 10 <sup>6</sup> toneladas	INVESTIMENTOS R\$ 10 <sup>6</sup>
<b>Porto de Aratu</b>		<b>31</b>	<b>930</b>
1. TGS-I	Licitação	21	450
2. TGS-II	Licitação	5	200
3. TGL	Licitação	4	150
4. TEGAL 1 e 2	Renovação	1	130
<b>TUP</b>		<b>6</b>	<b>620</b>
5.1 Braskem	Autorização	4	120
5.2 Dow	Autorização	2	500
<b>Porto de Salvador</b>		<b>8</b>	<b>1.350</b>
6. 2º Terminal ctn	Licitação	4	850
7. Tecon	Renovação <sup>4</sup>	4	500
<b>TOTAL</b>		<b>45</b>	<b>2.900</b>

### AÇÕES EMERGENCIAIS

<b>Porto de Aratu</b>		<b>31</b>	<b>930</b>
1. TGS-I	Licitação	21	450
2. TGS-II	Licitação	5	200
3. TGL	Licitação	4	150
4. TEGAL 1 e 2	Renovação	1	130
<b>TUP</b>		<b>4</b>	<b>120</b>
5.1 Braskem	Autorização	4	120
<b>Porto de Salvador</b>		<b>4</b>	<b>850</b>
6. 2º Terminal ctn	Licitação	4	850
<b>TOTAL</b>		<b>39</b>	<b>1.900</b>

<sup>3</sup> Incluindo a capacidade efetiva atual

<sup>4</sup> Licitação para ampliação ou renovação condicionada à licitação do 2º terminal