



# AGENDA MÍNIMA DA BAHIA 2019 - 2022

## Infraestrutura de Transporte de Cargas

**USUPORT**

ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

*First Shippers Association of Brazil*

**USUPORT**

## ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

*First Shippers Association of Brazil*

### ASSOCIADAS

- Associação de Agricultores e Irrigantes da Bahia - Aiba
- Associação Baiana dos Produtores de Algodão - Abapa
- Associação dos Cafeicultores do Oeste da Bahia - Abacafé
- Associação dos Produtores de Café da Bahia - Assocafé
- Bahia Mineração S.A. - Bamin
- Bahia Pilots - Serviços de Praticagem da Baía de Todos os Santos Ltda.
- Bahia Specialty Cellulose S.A.
- BNL Movimentação de Cargas Ltda.
- Braskem S.A.
- Carbonor S.A.
- Centro de Comércio de Café da Bahia
- Colomi Iron Mineração Ltda.
- Companhia de Ferro Ligas da Bahia - Ferbasa
- Companhia Empório de Armazéns Gerais Alfandegados
- Cristal Pigmentos do Brasil S.A.
- Deten Química S.A.
- Dow Brasil Indústria e Comércio de Produtos Químicos Ltda.
- Graftech Brasil Participações Ltda.
- Kordsa Brasil S.A.
- Logic Soluções Logísticas Ltda.
- Martins & Medeiros Ltda.
- Moraes de Castro Comércio e Importação de Produtos Químicos Ltda.
- Paranapanema S.A.
- RHI Magnesita Refratários S.A.
- Sindicato das Indústrias de Adubos e Corretivos Agrícolas do Nordeste - Siacan
- Sindicato das Indústrias de Couro e Pele da Bahia - Sindcouro
- Sindicato das Indústrias de Fibras Vegetais no Estado da Bahia - Sindifibras
- Unigel Plásticos S.A.

## APRESENTAÇÃO

Esta é a quinta edição da “Agenda Mínima do Estado da Bahia – Infraestrutura de Transporte de Cargas” na qual foram reunidos os principais pleitos logísticos dos setores produtivos baianos. Almeja-se alcançar um ambiente que facilite o suprimento e a produção agrícola, comercial, industrial e mineral para os mercados interno e externo.

A Agenda não tem a pretensão de ser um programa de governo, mas tem o objetivo de levar aos governos o que é necessário para o Estado da Bahia ser competitivo na visão empresarial daqueles que, verdadeiramente, investem, produzem, geram empregos e riquezas. Portanto, é uma contribuição para orientar o planejamento, ações e políticas públicas. As propostas abrangem os principais modais e constituem condições mínimas para garantir o crescimento econômico sustentável da Bahia, com destaque para as medidas consideradas emergenciais.

A presente edição da Agenda, mais objetiva e enxuta, é composta de três tópicos, a saber, Emergencial, Mínima e Futura. Dentre 27 propostas, foram assinalados os quatro projetos que têm caráter Emergencial e são absolutamente indispensáveis para destravar os gargalos logísticos que bloqueiam o empreender e o produzir na Bahia, mudando o ambiente empresarial com brevidade. Alerta-se que quanto mais demora a implantação desses projetos Emergenciais, maior será a fuga de cargas, empresas, negócios e riquezas baianas para outros estados. Isso ainda é agravado pelo fato de os estados vizinhos ao norte, oeste e sul estarem desenvolvendo projetos de logística com velocidade, contando com importantes cargas produzidas na Bahia. Por fim, a Agenda Futura é um conjunto de projetos que merecem ser pautados e estudados em médio e longo prazos, à medida que surjam as necessidades, a fim de se obter uma visão integrada no planejamento.

A Usupport espera que todos os agentes públicos e privados que tenham conhecimento do conteúdo possam tirar proveito deste trabalho, que contempla os principais corredores logísticos.

Salvador, 29 de novembro de 2018.

Paulo Roberto Batista Villa

Diretor-Executivo

## AGENDA EMERGENCIAL

As ações emergenciais classificadas, referem-se aos portos públicos de Salvador e Aratu, cuja ausência no planejamento portuário nacional, a despeito das demandas apresentadas pelos usuários ao longo dos anos, os tornou gargalos cada vez maiores ao comércio exterior, estrangulando a competitividade das empresas baianas. A falta de investimentos em expansão, modernização e melhorias impedem a realização de novos negócios e o crescimento econômico sustentável do estado. Destaca-se que são investimentos 100% privados, que apenas necessitam ser licitados pelo governo federal. São emergenciais os quatro itens abaixo e que estão discriminados em seguida na Agenda Mínima.

- 1. Segundo terminal de contêiner no Porto de Salvador**
- 2. Terminal de Graneis Sólidos no Porto de Aratu**
- 3. Terminal de Graneis Líquidos no Porto de Aratu**
- 4. Terceira Base de Tanques de Graneis Líquidos no Porto de Aratu**

## AGENDA MÍNIMA

### PORTOS

Responsáveis por uma movimentação de quase 11 milhões de toneladas em 2017, os principais portos da Bahia são os portos organizados de Salvador e Aratu, administrados pela Companhia das Docas do Estado da Bahia - Codeba, empresa pública de capital fechado vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Os equipamentos estão localizados em sítio privilegiado para atividade portuária pelas condições de amplitude, águas profundas e abrigadas oferecidas pela Baía de Todos os Santos.

As propostas para a ampliação e modernização dos portos baianos pressupõem que os investimentos sejam realizados em sua totalidade com recursos da iniciativa privada e em conformidade com o disposto na Lei 12.815/2013 e seus regulamentos, qual seja, arrendamento de áreas e instalações portuárias após celebração de contrato de concessão, sempre precedido de procedimento licitatório.

### 1. Porto de Salvador

O porto organizado de Salvador, vocacionado à carga containerizada, dispõe de uma infraestrutura de 2.094m de cais, dois quebra-mares com 2.400m e 385.000m<sup>2</sup> de área terrestre. Sua acessibilidade marítima é excelente e se destaca dentre todos os portos brasileiros, assim como a acessibilidade rodoviária em função da Via Expressa que liga o porto à BR-324. O acesso ferroviário ainda pode ser reativado, uma vez que a malha ferroviária - Estação da Calçada - dista apenas 1 km do porto.

A despeito das vantagens competitivas, o porto, em sua disposição atual, não consegue atender à demanda da economia baiana por serviços portuários. A infraestrutura insuficiente do terminal de contêineres, limitada a um único berço para atracação de navios de longo curso, e os efeitos nocivos do monopólio não regulado, que se desdobram em baixa conectividade com portos mundiais, além de ineficiências como preços e reajustes elevados e a criação de serviços fictícios, são problemas constantemente apontados pelos usuários donos de carga. Em 2016, o atual terminal, Tecon Salvador S.A. firmou aditivo para ampliar área com um segundo berço para atracação de navios porta-contêiner, o que ainda é insuficiente para garantir o crescimento sustentável da economia regional.

### Segundo terminal de contêiner no Porto de Salvador - emergencial

Propõe-se a licitação do segundo terminal de contêiner para que, junto à ampliação do terminal existente, estejam sanados os problemas de custo regulatório e oferta insuficiente de infraestrutura. Concomitantemente à ampliação do terminal existente, o Porto de Salvador estará apto a receber os maiores navios porta-contêiner do mundo e estabelecer linhas de serviços diretos com os principais portos de cada bloco econômico, algo inédito no setor portuário nacional. O terminal ensejará rápido crescimento da cabotagem, estabelecendo novo parâmetro logístico ao Brasil.

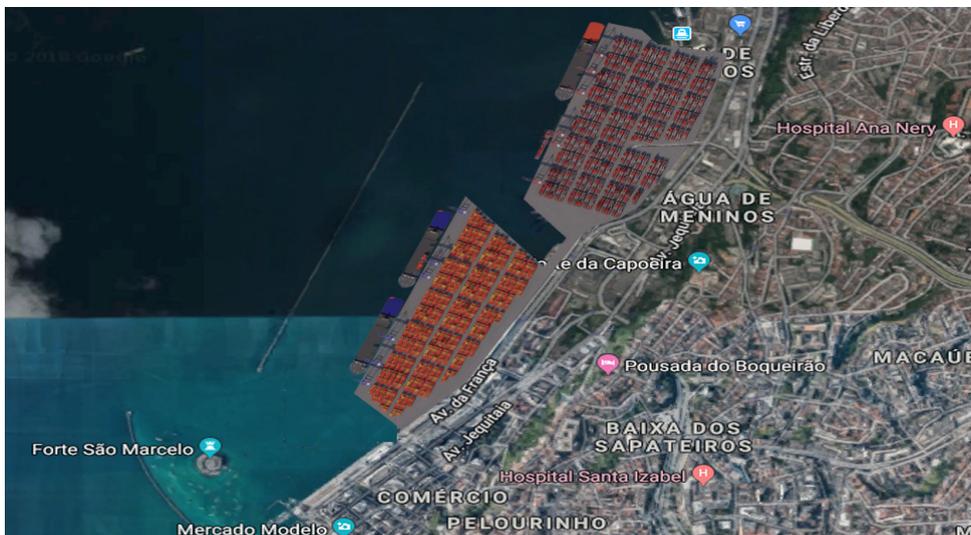
#### Parâmetros:

| Navio-tipo                   | Infraestrutura                          |
|------------------------------|---|
| Comprimento - 470m           | Cais -1.000m                            |
| Boca - 60m                   | Área - 300 mil m <sup>2</sup>           |
| Calado - 18m                 | Portêineres - um para cada 100m de cais |
| Capacidade - 22 mil TEUs     | Capacidade - 1,5 milhões de contêineres |
| Investimentos - R\$ 1 bilhão |   |

### Atual



### Futuro



## 2. Porto de Aratu

O Porto de Aratu é vocacionado às cargas graneleiras. Sua infraestrutura é composta de seis berços, sendo três para atracação de navios de granéis sólidos, dois de granéis 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 com brevidade.

Dentre os principais problemas estão a infraestrutura, instalações e capacidade de movimentação de cargas saturadas desde 1998; elevado número de dias de espera para atracação de navios; ausência de terminais concorrentes com características semelhantes em portos públicos ou terminais de uso privativo.

### Terminal de Granéis Sólidos

Em 2018, a Administração Portuária avançou com o andamento do processo de licitação para arrendamento conjunto dos dois terminais de graneis sólidos. É importante que rapidamente esses terminais estejam modernizados e operando. Assim, espera-se que em 2019, o Ministério dos Transportes promova a licitação.

#### Parâmetros

|  | TGS I                                       | TGS II   |
|--|---|--|
| Cais/Navio-tipo                                  | PANAMAX                                     | SUPRAMAX   |
| Equipamentos                                     | Um <i>shiploader</i> - capacidade 1.500 t/h | Um <i>shiploader</i> - 600 t/h<br>Um <i>shipunloader</i> - 1.000 t/h |
| Capacidade de movimentação (10 <sup>6</sup> ton) | 3,3   | 2  |
| Investimentos (R\$10 <sup>6</sup> )              | 400   |  |

Para melhor satisfazer às condições operacionais do terminal, tendo em vista os ganhos de capacidade dos berços de atracação, são necessários investimentos na retroárea para minimizar os riscos de gargalos à movimentação das cargas.

Propõe-se a instalação de novo pátio ferroviário - com capacidade para operação de 39 vagões e tulhas de carregamento com capacidade de expedição de 1.200 t/h e moegas de recepção de 600 t/h. É necessária a implantação de novo armazém com capacidade estática de 100 mil toneladas, bem como de sistema de contenção, drenagem e tratamento de águas pluviais e a revisão de todos os sistemas de transportadores de correia para atendimento das capacidades projetadas.

### Terminal de Minério

No Estado da Bahia existem diversas reservas de minério de ferro, com grande potencial de exploração. Pelas excelentes condições naturais de amplitude, profundidade e abrigo, é viável que a Baía de Todos os Santos venha abrigar um terminal especializado em minérios e, neste sentido, o Porto de Aratu é a melhor solução, por sua privilegiada posição geográfica e disponibilidade de retroáreas. Por isso, foi incluída a licitação para arrendamento de um terminal de minério nesta agenda, para o período de 2019 a 2022, com os parâmetros a seguir:

### Parâmetros

|   |  |
|---|--|
|   | TGS I  |
| Cais/Navio-tipo                                     | CAPESIZE   |
| Equipamentos  | Um <i>shiploader</i> - 16.000 t/h;<br>Quatro empilhadeiras recuperadoras - 8.000 t/h cada;<br>Um virador de vagões - 8.000 t/h |
| Capacidade de movimentação<br>(10 <sup>6</sup> ton) | 25   |
| Investimentos (R\$10 <sup>9</sup> )                 | 1,5  |

### Terminal de Granéis Líquidos

Propõe-se a concessão do terminal para construir dois novos berços para atracação de navios, em extensão do atual cais, conforme projeto existente, garantindo a duplicação da capacidade de movimentação para o mercado existente, que já demanda ampliação, bem como viabilizar atração de novas cargas.

### Parâmetros

|   |                                |
|---|--------------------------------|
| Cais  | Construção de mais dois berços |
| Capacidade de movimentação (10 <sup>6</sup> ) | 4                              |
| Investimentos (R\$ 10 <sup>6</sup> )          | 200                            |

### Base de Tanques para Graneis Líquidos

Para não gerar gargalos intermediários, propõe-se, simultaneamente à expansão do TGL, licitação para construção de um terceiro parque de tancagem de líquidos com um novo operador.

### Parâmetros

|                                      |                        |
|--------------------------------------|------------------------|
| Área                                 | 120 mil m <sup>2</sup> |
| Capacidade de armazenagem            | 300 mil m <sup>3</sup> |
| Investimentos (R\$ 10 <sup>6</sup> ) | 200                    |

### Atual



### Futuro



## **Porto de Ilhéus**

O Porto de Ilhéus é pequeno e limitado, equivalente a um terminal. Para continuar competindo com outros portos brasileiros, precisa elevar sua profundidade para 13m, uma vez que a atual é de apenas 9,3m.

Para melhor aproveitamento do porto, ele deve ser utilizado como terminal multicargas e de passageiros, com possibilidades diversas para granéis minerais e agrícolas, celulose, carga solta e containerizada, o que não justificaria a exploração de dois berços de modo separado.

Propõe-se o leilão do porto em sua totalidade para empresa interessada em administrar e operar.

## **FERROVIAS**

### **Sistema concessionado à Ferrovia Centro-Atlântica**

O atual sistema ferroviário da Bahia é composto de 1.769 km concessionados à exploração privada (FCA) até 2026. Desde o início, em 1996, esta concessão não agregou valor à logística do estado, ao contrário, reduziu o tamanho da malha ferroviária, o número de serviços, cargas e usuários.

Atualmente, encontra-se em estudo a possibilidade de antecipar a renovação da concessão por mais 30 anos. É imperativo que, tanto na hipótese de renovar a concessão ou planejar nova licitação, seja observado o princípio essencial de modernização da ferrovia com parâmetros de velocidade e segurança que assegurem a prestação de serviços com o mínimo de frequências regulares e durabilidade acima das três décadas para atrair cargas e usuários e cumprir o papel de desenvolvimento regional no transporte de cargas.

### **EF-334 - Ferrovia Integração Oeste-Leste**

A implantação da EF-334, em curso, com 1.527 km entre Ilhéus (BA) e Figueirópolis (TO), deve obedecer à lógica de completa integração com todos os sistemas rodoferroviários e portuários, atuais e futuros, o que ainda não está projetado. São imperativas as interseções com a malha atual da FCA e os principais eixos rodoviários, BR-101 e BR-116, através de conexões e estações intermodais. A EF-334 não deve deixar de ser interligada ao complexo produtivo da Baía de Todos os Santos, onde estão situados dois portos, seis terminais privados, três projetos de terminais em desenvolvimento, uma refinaria de petróleo, dois estaleiros e o Polo Industrial de Camaçari; não deve funcionar isolada, como foi projetada, sem estar articulada com a EF-116 e integrada a todos os sistemas produtivos, agrícola, comercial, industrial e mineral, bem como aos demais modais de transportes. Assim, essas conexões permitem atingir as desejáveis escalas de quantidade de cargas para serem transportadas.

Portanto, propõe-se que o projeto atual seja readequado, conforme o conceito acima, antes da concessão à exploração privada, para que, de fato, cumpra sua função social e econômica.

## **RODOVIAS**

De acordo com o estudo “CNT Rodovias 2018”, elaborado pela Confederação Nacional do Transporte, a Bahia possui 16.192 km de malha rodoviária pavimentada. Desse total, 10.216 km correspondem a rodovias estaduais ou municipais e 5.976 km a rodovias federais.

O relatório avaliou as características de 8.942 km da malha pavimentada no estado, abrangendo a totalidade dos trechos federais, classificando-os de acordo com seu Estado Geral, Pavimentação, Sinalização e Geometria da Via. No quesito Estado Geral, 55% das rodovias foram classificadas como regular, ruim ou péssima. Esse percentual aumenta para 82%, quando analisada a geometria das vias. Por outro lado, nos quesitos de Pavimentação e Sinalização,

o percentual da malha rodoviária considerada regular, ruim ou péssima atingiu 43% e 48%, respectivamente.

O diagnóstico acima evidencia a primordialidade de intervenções a serem realizadas para reversão do cenário, por meio da construção, manutenção, adequação de capacidade, requalificação, sinalização e, sobretudo, a geometria da malha rodoviária. Chama-se atenção da geometria, em razão de as rodovias serem projetos antigos, inadequados para os veículos de carga mais longos e largos atualmente utilizados. Além dos ganhos de produtividade para atividade econômica, a recuperação, manutenção e modernização das rodovias são um meio para torná-las mais seguras, reduzindo o número de acidentes.

As propostas dessa Agenda visam suscitar a criação de uma cultura de segurança, dentro das instituições governamentais em todos os níveis.

## **Rodovias Federais**

### **BR-116 Sul e BR-324 - Emergencial**

A concessão dessas rodovias, há mais de uma década, não resultou no desejado aumento de suas capacidades de tráfego. Atrasos nas obras de duplicação e intervenções diversas às margens das estradas, somados ao crescimento no fluxo e na frota de veículos, saturaram os dois dos mais importantes trechos rodoviários da Bahia.

Propõe-se a readequação dos contratos de concessão para acelerar as duplicações na BR-116 e a implantação da 3ª faixa na BR-324 em alguns trechos, como é o caso do compreendido entre Águas Claras e Simões Filho (emergencial), bem como entre a entrada de Feira de Santana e o Parque de Exposições.

### **BR-101 Sul - Emergencial**

Assim como as BR-116 e BR-324, a capacidade de tráfego de veículos da BR-101 está saturada pela falta de investimentos em intervenções necessárias. Esta via possui elevado número de acidentes.

Propõe-se a concessão da rodovia, com previsão imediata de duplicação, entre o trecho Entroncamento BR-324-Divisa BA/ES.

### **BR-242 - Trecho Rio Paraguaçu - Luís Eduardo Magalhães - emergencial**

Propõe-se a concessão para exploração privada. A rodovia atende cidade importantes como Luís Eduardo Magalhães, Barreiras, Seabra, Lençóis e Itaberaba. Rodovia transversal do Plano Nacional de Viação, compreendendo o trecho entre a BR-116 e Divisa BA/TO. Principal eixo que liga o Oeste aos portos da Baía de Todos os Santos. É fundamental que este corredor rodoviário oeste-leste esteja, permanentemente, em plenas condições de tráfego, para atender à crescente demanda da produção agrícola das regiões da Chapada Diamantina e do Oeste, sobretudo dos grandes volumes de grãos e fertilizantes. O tráfego de cargas se impõe nos dois sentidos.

Propõe-se:

- Construção do trecho entre Luís Eduardo Magalhães - Divisa BA/TO;
- Duplicação do trecho Luís Eduardo Magalhães - Barreiras
- Aumento de capacidade, com 3ª faixa entre Barreiras e a BR-116, em caráter emergencial;
- Contorno de Barreiras;
- Travessia da cidade de Luís Eduardo Magalhães;

- Articulação da BR-242 com a BR-116, através de viaduto com trevo, já prevendo duplicação das duas rodovias – emergencial.

### **BR-324 - Trecho Umburanas - Sento Sé**

Propõe-se a construção de trecho de rodovia diagonal em prolongamento do trecho Jacobina - Salvador. Acesso a área de produção mineral vocacionada para exportação pelos portos.

### **BR-324, Trecho Norte e BR 407(Estrada Feira de Santana - Juazeiro)**

O corredor rodoviário noroeste da Bahia é muito importante e já existem estudos no Ministério dos Transportes para a sua duplicação. Para a Bahia é estratégico na melhoria da conexão do Vale do São Francisco com os portos de Salvador e Aratu.

Propõe-se concessão à exploração privada, para duplicação.

### **BR-349 - Trecho Bom Jesus da Lapa - Santa Maria da Vitória**

Região cujas atividades econômicas estão baseadas na agricultura, comércio, turismo e pesca. Requer requalificação, inclusive do Trecho Correntina - Divisa BA/GO sob a jurisdição do Estado da Bahia.

### **BR-349 - Trecho Seabra - Divisa BA/SE**

Rodovia nova. Propõe-se a construção dessa rodovia diagonal que liga o Centro-Oeste brasileiro à Região Nordeste. No estado da Bahia liga a Divisa SE/BA - Seabra - Bom Jesus da Lapa e diversas rodovias estaduais, utilizadas atualmente no transporte de produtos do Centro-Oeste para o Nordeste e vice versa. A construção da BR-349, entre Seabra e a Divisa de Sergipe, além de encurtar a distância de relevantes fluxos de cargas inter-regiões, constituirá em um novo eixo que percorrerá municípios com déficit de infraestrutura de transportes, alavancando o desenvolvimento dessas regiões e desafogando rodovias estaduais secundárias, sem capacidade de recebimento de fluxo de cargas. Constitui-se também na menor distância entre Bom Jesus da Lapa e os portos de Salvador e Aratu.

### **Rodovias Estaduais**

A rede rodoviária estadual totaliza 23.362 km, dos quais 11.505 km são pavimentados e 11.757 km não pavimentados. Constitui-se em sistema alimentador dos portos no escoamento da produção. Foram avaliadas prioritariamente as rodovias radiais, uma vez que todas se direcionam para o Recôncavo, próximas aos portos de Salvador e Aratu. Assim como as federais, as rodovias estaduais têm problemas de conservação, algumas sequer têm projetos, estão apenas planejadas.

### **BA-052**

Conhecida como Estrada do Feijão, está totalmente pavimentada entre a BR-116 e Xique-Xique. É via importante para o sistema portuário e o seu tráfego tem aumentado substancialmente, o que vem causando rápida deterioração em alguns trechos. Propõe-se conservação permanente e adequação de capacidade no trecho Ipirá/entroncamento com a BR-116. Esta rodovia já deve apresentar características adequadas à concessão.

## Sistema BA-093

Este conjunto de rodovias foi concessionado, mas ainda carece de aprimoramentos:

- **Interseção duplicada BA-093 com BR-324** - O sistema BA-093 foi concessionado e as duplicações realizadas, entretanto, é essencial a implantação deste complemento em razão de ser ponto de congestionamento.
- **Anel** que possibilite o acesso da BA-093 a Simões Filho, ao lado do posto de combustível BR, eliminando a parada de automóveis e carretas na pista, uma vez que nem acostamento existe.
- **BA-524** - Rodovia de acesso ao Porto de Aratu. Trecho restaurado pela concessionária. Propõe-se adequação de capacidade, uma vez que ocorrem congestionamentos que dificultam o acesso ao Porto.

## Rodovia municipal

### Avenida San Martin - duplicação

A Avenida San Martin requer obra de duplicação, sobretudo, depois da construção da Avenida Luís Eduardo Magalhães, que com seis faixas de tráfego, passou a ser sua forte alimentadora. Esta via atende a parcela de tráfego de veículos de cargas que entram e saem da cidade. Embora demande grande quantidade de desapropriações, um estudo bem feito poderia minimizar o impacto social e os custos com relocação de imóveis e requalificação da via. Assim, os estudos e projetos devem ser iniciados com brevidade.

## AGENDA FUTURA

Nesta seção estão relacionados projetos que merecem ser estudados para efeito de planejamento.

Recôncavo e suas conexões - O sistema ferroviário da Região Recôncavo deve incluir a Região de Feira de Santana, por ser importante entroncamento logístico. É conceito-chave para equacionar as linhas da FCA e da EF-334, com atração de maior volume de cargas e passageiros.

Correção do traçado proposto pelo PIL, pela variante Cruz das Almas - Santo Amaro, a partir da EF-025 (Iaçu-Salvador), visando aproximar a ferrovia do Complexo de Indústrias Navais de São Roque do Paraguaçu, do Porto de Aratu e da possível ponte sobre a Baía de Todos os Santos.

Ponte rodoferroviária sobre a Baía de Todos os Santos, incluindo dois terminais *off shore*, como alternativa de maior viabilidade socioeconômica e de soluções logísticas.

EF-025, ligando a EF-334, no trecho de Ibiassucê, com a Ferrovia Norte-Sul, em Campinorte (GO), implantação visando conectar a Região Centro-Oeste com os portos da Bahia, sejam Ilhéus, Porto Sul ou os da Baía de Todos os Santos.

Autopista Salvador-Feira - Propõe-se o estudo de concessão de autopista fechada de alta velocidade para 2030.

Via Recôncavo - Estudo de nova rodovia para atender à região do entorno do Recôncavo, em razão de o sistema viário atual ser obsoleto, com baixa capacidade de tráfego e elevado índice de acidentes.

Privatização da gestão portuária - Propõe-se a concessão da administração portuária à iniciativa privada, por período de tempo definido, no formato de Sociedade de Propósito Específico (SPE), com a finalidade de gerir os portos públicos, bem como promover arrendamentos de todas as áreas, sem, no entanto, qualquer participação nas operações de carga e descarga do porto. As concessões devem ser separadas dos portos de Salvador, Aratu e Ilheus, de modo a criar um ambiente competitivo e de desenvolvimento.

Agências Reguladoras - Nesta agenda, constam diversos itens concessionados à exploração privada. Na última década foi observada a necessidade de maior atuação da regulação focada nos usuários. Existe uma assimetria de representatividade que necessita ser corrigida, tanto interna como externamente, nas agências. A atuação da Antaq não tem contribuído para a harmonização de interesses entre usuários e terminais. Uma agência reguladora forte é aquela que regula em favor da competitividade logística do país ao promover a concorrência, solucionar ineficiências decorrentes de concentração de mercado, de relações potestativas, cabendo, ainda, atuar mais intensamente com os transportadores marítimos estrangeiros. Exemplos que caracterizam esta questão estão no Porto de Salvador, com omissões da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sobre preços e serviços, e na concessão das BR-324 e BR - 116, cujos moldes do contrato de exploração, promovidos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) não beneficiam a concessionária e tão pouco o usuário. Assim, é imperativo que as agências reguladoras trabalhem pelos interesses dos usuários, que na sua coletividade é o interesse maior e nacional.



**USU**PORT

ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

*First Shippers Association of Brazil*

Av. da França, 164 - sala 309 - 40010-000 Salvador Bahia Brasil

Telefone +55 71 3241 7337

Móvel +55 71 996 514 899

[www.usuport.org.br](http://www.usuport.org.br)

