USUPORT
ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA
First Shippers Association of Brazil

AGENDA MÍNIMA

BAHIA - 2023 • 2026

Infraestrutura de transporte de cargas

EXPEDIENTE

Conselho Diretor

Alejandro Tochilovsky (Presidente)
Tronox

Rafael Murro (Vice-presidente)
Paranapanema

Fernanda Fernandes I Mouana Fonseca
Bracell

Magnólia Borges I Mario Dias
Braskem

Fernando Caribé I Ariel Samut
Carbonor

Cintia Tarzan I Ana Claudia
Clia Empório

Renata Soares I Edgard Neto
Deten

Fabiana de Abreu I Alexandre Amissi
Dow Brasil

Claudiney Pedrosa I Marco Oliveira
Ferbasa

Murillo Mello I Fábio Souza
Multilog

André Castro I Fernanda Ramalho
Morais de Castro

Marcos Simões
Paranapanema

Marcos Silveira I Paulo Esteves
RHI Magnesita

Márcia Guimarães
Tronox

Marcelo Uemeoka I Dayana dos Santos
Unigel

Conselho Fiscal

Josenilton Oliveira I Marinus Polman
BNL

Daniel Muricy I Francisco Snoeck
Logic

Maurício Bezerra I Valéria Requião
Omega

Diretoria Executiva

Paulo Roberto Batista Villa - Diretor Executivo

Ronan Mota - Consultor em Economia

Mário Pinho - Consultor em Comunicação

Eduardo Abreu - Consultor Jurídico

Maria Santos - Assistente Administrativo-Financeiro

ÍNDICE

1. MODAL AQUAVIÁRIO

1.1. PORTO DE SALVADOR: SEGUNDO TERMINAL DE CONTÊINER
1.2. PORTO DE ARATU: TERCEIRO TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS

2. MODAL FERROVIÁRIO

2.1. MALHA A
2.2. MALHA B

3. MODAL RODOVIÁRIO

3.1. RODOVIA BR-116 SUL E BR-324 LESTE (VIABAHIA)
3.2. RODOVIA BR-101
3.3. RODOVIA BR-116 NORTE
3.4. RODOVIA BR-242
3.5. RODOVIAS BR-324 e BR-407

APRESENTAÇÃO

Esta é a quinta edição da "Agenda Mínima do Estado da Bahia – Infraestrutura de Transporte de Cargas" na qual estão reunidos oito empreendimentos, cuja seleção foi fruto de levantamento de dados, observações, reportagens e análises. No modal aquaviário, com estatísticas da Codeba[1] desde 1996, da Antaq[2] desde 2010, Ministério de Infraestrutura e do ComexStat[3]/Ministério da Economia desde 2000. Nos modais ferroviário e rodoviário, as fontes foram a Antt[4], Detran[5]/BA, EPL[6], FDC[7] e PRF[8].

A seleção obedeceu a princípios comuns: estratégicos, emergenciais, projetos brownfields e exploração pela iniciativa privada, preferencialmente sem utilização de recursos públicos. O caráter estratégico para a Bahia, porque abrange e influencia a quase totalidade do território, em referência aos setores produtivos e aos potenciais, pouco ou ainda não, despertados. O caráter emergencial porque a Bahia está estagnada, enquanto outros estados concorrentes, região Nordeste e o Brasil, se desenvolvem mais, comparativamente. A escolha de projetos brownfields deve-se a permitir rápidas decisões e operações, uma vez que se gasta muito

tempo na burocracia, entre tomada de decisão e o empreendimento estar 100% operativo, além de baixos impactos ambientais. Coincidentemente, são todos os empreendimentos institucionalmente vinculados à União, portanto, dependentes de decisões do governo federal e possíveis de serem iniciados até 2026. Cada empreendimento foi identificado de modo sucinto, com elementos de mercado e fundamentos. Os dois mais relevantes, porque gerarão impactos muito positivos para a economia baiana, são o novo terminal de contêiner do Porto de Salvador e 2.400 km da ferrovia "Corredor Minas Bahia", concessionada à FCA até 2026.

A Agenda tem o objetivo de levar aos governos municipais, estadual e da União, o que é necessário para o Estado da Bahia alcançar nível mínimo de competitividade na visão empresarial daqueles que, verdadeiramente, investem, produzem, geram empregos e riquezas. Portanto, é uma contribuição para orientar o planejamento, ações e decisões políticas públicas acertadas. As propostas abrangem os três principais modais e constituem condições mínimas para garantir o necessário crescimento econômico sustentável da Bahia. Todos os empreendimentos são considerados emergenciais, para transformar o atual cenário de pobreza e baixa atividade econômica, em ambiente produtor de riquezas, em médio prazo, mediante a atração de negócios, o despertar de vocações e alavancagem da competitividade do atual sistema produtivo com o aumento de produção.

O Estado da Bahia possui características espaciais inusitadas, como a maior extensão de litoral, dentre todos os estados brasileiros, com 1.100 km, a maior reentrância de águas profundas e abrigadas, a Baía de Todos os Santos, e divisas com 8 estados, além de sua área ser de 564.760,429 km2, dimensão territorial equivalente à da França. Este conjunto remete a responsabilidade de sua logística atender não somente a diversidade produtiva baiana, mas também servir aos estados vizinhos, sendo passagem eficiente de cargas ou destino final. Realce para dois portos públicos e sete terminais de uso privativo (TUP) situados na Baía de Todos os Santos, que possuem potenciais de expansão pelas condições naturais privilegiadas, mas que em 2022 movimentando 41 milhões de

---

1 **Companhia das Docas do Estado da Bahia, empresa pública.**

2 **Agência Nacional de Transportes Aquaviários, agência reguladora.**

3 **Antigo Aliceweb do Ministério da Indústria e Comércio, onde são declaradas todas as exportações e importações**

4 **Agência Nacional de Transportes Terrestres, agência reguladora.**

5 **Departamento Estadual de Trânsito da Bahia**

6 **Empresa de Planejamento Logístico, atual Infra S.A.**

7 **Fundação Dom Cabral**

8 **Polícia Rodoviária Federal.**

toneladas, o modal ferroviário atendeu cerca de apenas 2%.
Assim, a presente edição da Agenda é mais objetiva e enxuta. Alerta-se que, quanto mais demora a implantação desses projetos, 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, e a maioria conta com cargas produzidas na Bahia. A Usuport espera que todos os agentes públicos e privados que tenham conhecimento do conteúdo possam tirar proveito deste trabalho, que contempla os principais eixos logísticos da Bahia.

Salvador, Março de 2023.

Paulo Roberto Batista Villa
Diretor-Executivo

1. MODAL AQUAVIÁRIO

1.1. PORTO DE SALVADOR - SEGUNDO TERMINAL DE CONTÊINER

Trata-se de projeto brownfield, com o aproveitamento da área sul do Porto de Salvador, com aterro frontal ou pátio sobre pilotis, que hoje possui utilização reduzida, portanto ocioso, porém, já dotada de 2.400 metros de quebra-mares, que permitem operações 24h nos 365 dias do ano. É um projeto de baixíssimo impacto ambiental, uma vez que está situado na área marítima do porto, antropizado há mais de século. O projeto tem como grande atrativo sua aptidão para atracar os maiores navios porta-contêiner do mundo, 400 metros ou mais de comprimento, em canal de acesso profundo, natural e berço com profundidade de menos 20 metros, além de vantagem comparativa com outros portos pela rapidez e segurança de acesso.
O terminal tem as seguintes características:

ITENS	PARÂMETROS
Cais	1.000 Metros
Área	30 Hectares
Profundidade	20 Metros
Capacidade	1,5 Milhão de contêineres

Este terminal, conforme estudo técnico disponível, estará apto a operar o navio-tipo máximo, com 470 metros de comprimento, 60 metros de boca, 18 metros de calado e capacidade de 23 mil TEUs.

VALOR ESTIMADO: US$400 milhões

MODELO: Licitação para arrendamento

ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Ministério de Portos e Aeroportos

Com o novo terminal, a Bahia poderá reverter o atual cenário ocasionado por vários anos de déficit na infraestrutura, tendo a fuga de cargas como umas das grandes consequências negativas.

MERCADO

O novo terminal tem por objetivo ser um terminal de transbordo, a serviço dos portos do Oceano Atlântico Sul. Apenas um serviço semanal com rota direta a um porto na Ásia ou Europa justifica a demanda de quantidade superior a 1,4 milhão de contêineres por ano. Ainda inédito nos portos brasileiros, poderá ser implantado serviço eficaz para um dos principais blocos econômicos, com rota de linha direta. Outro aspecto relevante é que o novo terminal permitirá a alavancagem da cabotagem em grande escala, estabelecendo um novo parâmetro logístico ao Brasil.

MERCADO REGIONAL

A oferta de mais berços no Porto de Salvador irá atrair novos transportadores marítimos com novos destinos, proporcionando:

1) Crescimento do atual mercado em pelo menos 20%;

2) Criação de novos negócios, estimados em mais 20%;

3) Atração de cargas dos estados limítrofes, estimados em mais 50%;

4) Retorno das cargas que atualmente são embarcadas e desembarcadas em portos de outros estados, cerca de 90%.

Importante realçar que o novo terminal criará um dinamismo para a economia da Bahia, colocando o estado em posição competitiva nacional, sobretudo, em criar ambiente de atração de negócios, sem esquecer que o fim do atual monopólio resultará em melhores preços e qualidade dos serviços.

Também cabe o registro referente ao número de empresas exportadoras e importadoras[9]. A Bahia possui apenas 1.267 empresas que fazem comércio internacional, enquanto Santa Catarina, por exemplo, possui 5.555, com o PIB ligeiramente maior. Mesmo com o perfil distinto das economias, a diferença é expressiva. Por outro lado, observando os estados do Ceará e Pernambuco que possuem, respectivamente, 994 e 965 empresas, cujos comércios exteriores somados são US$17,6 bi, a Bahia é 44% maior, com US$25,3 bi, em 2022. Embora haja uma concentração de grandes empresas na Bahia, isto também é indicativo de barreira ao comércio internacional para médias e pequenas empresas, cuja solução passa pela existência de maior oferta de serviços com o segundo terminal de contêiner do Porto de Salvador.

FUNDAMENTOS

Aqui estão elencados dados que fundamentam a instalação do novo terminal de contêiner.

A) FUGA DE CARGAS

Considera-se “fuga” as cargas de empresas baianas que são embarcadas e desembarcadas em portos de outros estados[10]. Esta “fuga” ainda é maior uma vez que existam importações de empresas baianas nacionalizadas em outros estados e são movimentadas para o estado via rodoviário. Não existe disponível um banco de dados que possa aferir essa situação. De modo conservador, a Usuport estima que 20% das importações acontecem em portos de outros estados.

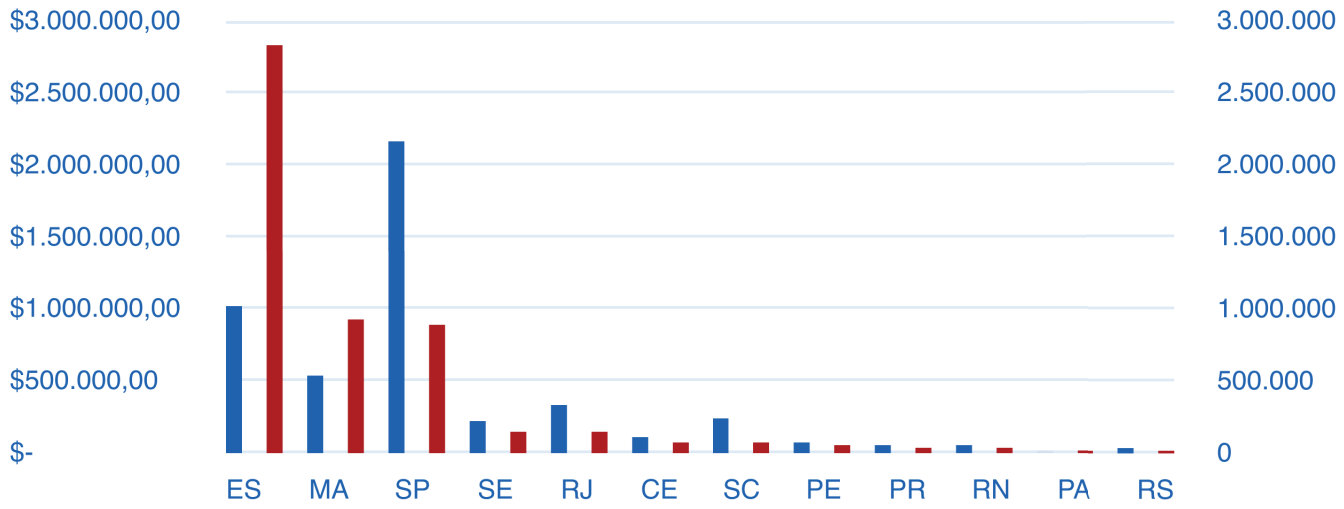
9 **ComexStat 2021**

10 **Fonte: ComexStat 2022**

IMAGEM 1:

CARGAS DA BAHIA MOVIMENTADAS EM PORTOS DE OUTROS ESTADOS

Exportação + Importação 2022

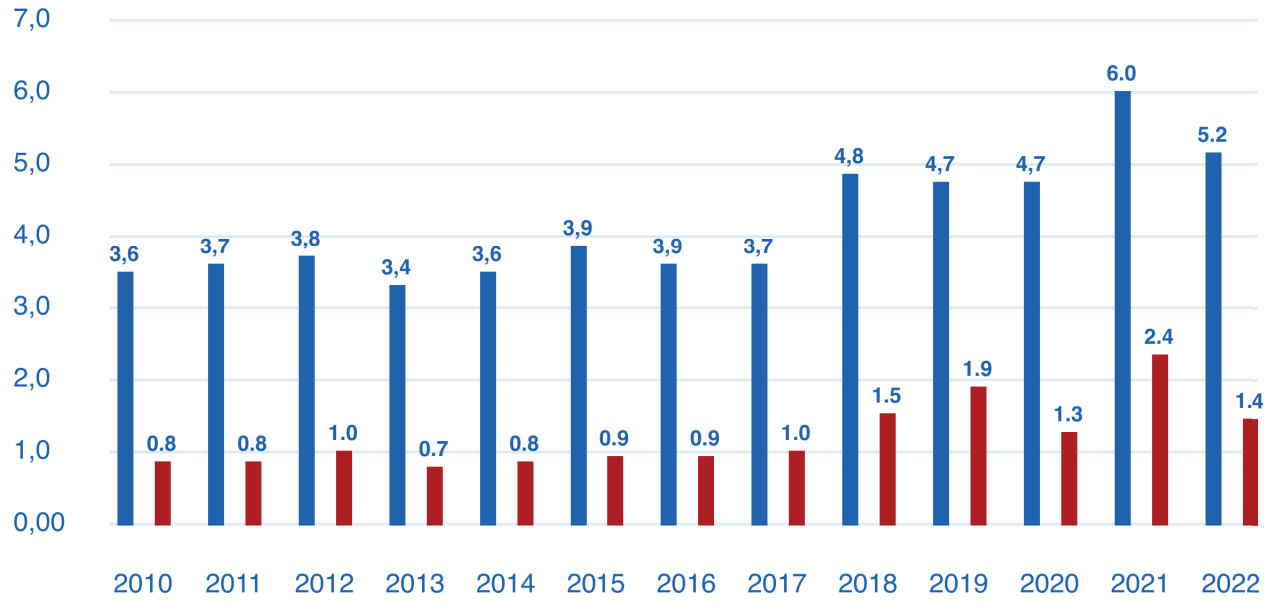


Fonte: **ComexStat** 2022 - **Valor FOB (US$)** 2022 - **Toneladas**

IMAGEM 2:

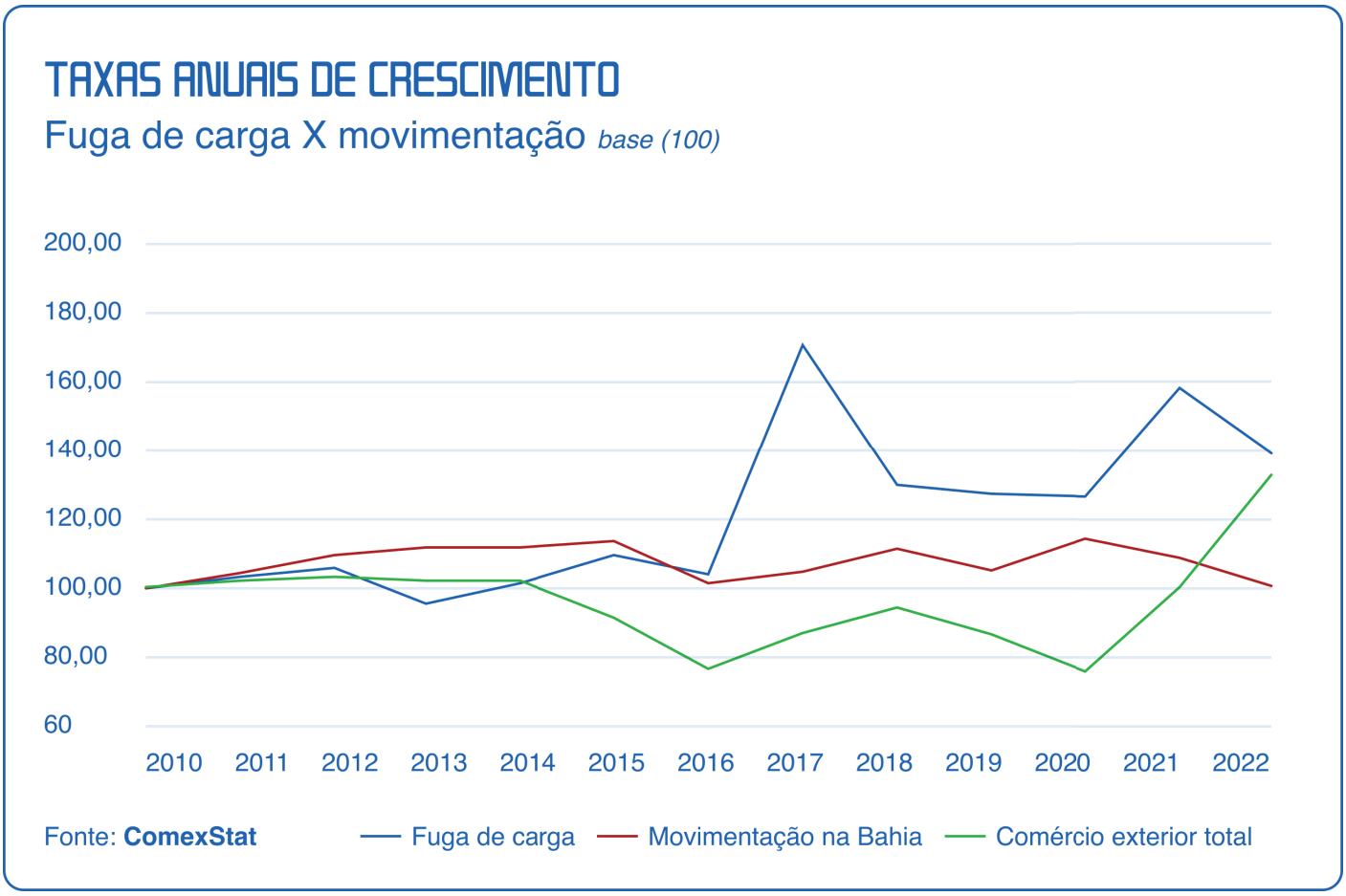
FUGA DE CARGAS DA BAHIA

Em milhões de toneladas



Fonte: **ComexStat** Total Conteneirizada

IMAGEM 3:



No ano de 2022, os dados de fuga de cargas na Bahia alcançaram mais de 5,2 milhões de toneladas. A celulose é a principal carga em "fuga", cerca de 2 milhões de toneladas, mas a justificativa é que uma fábrica, Suzano, situa-se a 270 km de distância de porto especializado, Portocell, no Espírito Santo e a outra, Veracell, a 460 km. Esta dista 650 km do Porto de Salvador, que não possui instalações exclusivas para a celulose. Em valores, a "fuga" total representa cerca de US $4,7 Bi, sendo que US $3,2 Bi (68%) são referentes às cargas conteinerizadas, que possuem alto valor agregado.

As demais cargas em "fuga", igualmente, muito importantes pelo potencial de crescimento, são:

- Granéis vegetais, soja e milho, cerca de 1 milhão de toneladas que embarcam no Porto de Itaqui, distância superior a 1.800 km da região produtora do oeste baiano;

- Minério de ferro e concentrado de cobre produzidos na Bahia e embarcados no Terminal Portuário Inácio Barbosa em Sergipe, cerca de 400.000 toneladas;

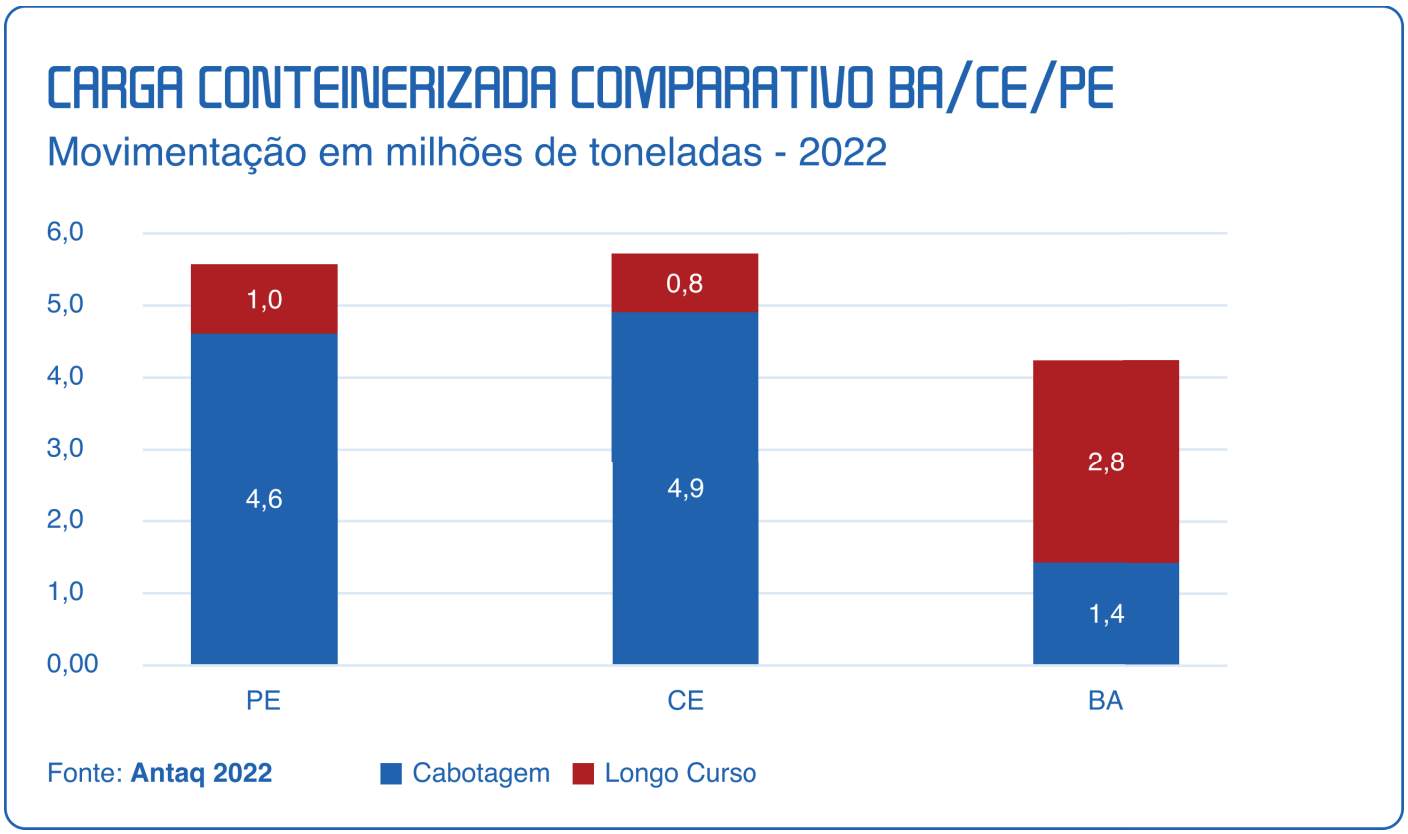
- Algodão, a Bahia produz cerca de 1,2 milhão de toneladas de alta qualidade exportável, mas 336.000 toneladas foram embarcados nos portos de Santos e outros ao sul, ante 8,5 mil embarcados no Porto de Salvador, cujas respectivas distâncias são 1.700 km e 800 km;

- Frutas, manga, melão e uva, cerca de 200.000 toneladas, que embarcam nos portos de Fortaleza e Natal, a distâncias de 800 e 900 km, respectivamente, sendo que toda Região do Vale do São Francisco, com exportações na ordem de 450.000 toneladas, está a apenas 500 km do Porto de Salvador;

- No restante, cerca de 1,5 milhão de toneladas é o potencial de cargas geral conteinerizada que podem ser atraídas de volta aos portos baianos.

B) COMPETIÇÃO LOGÍSTICA COM OUTROS ESTADOS

IMAGEM 4:



Ao decorrer dos anos, a Bahia vem perdendo espaço e importância para outros estados do nordeste que apresentam uma estrutura logística mais moderna e organizada, como mostra os gráficos comparativos com Pernambuco e Ceará.

O desempenho obsoleto que o estado vem desenvolvendo nos leva a prospectar possíveis cenários, dos mais positivos aos mais pessimistas. O fator comum entre as projeções otimistas é sempre a melhoria da infraestrutura logística de carga, que mudaria completamente o modelo e o ritmo de mercado hoje praticado no estado; apenas executando os pontos emergenciais trazidos nessa agenda, o estado passaria de isolado e obsoleto para gerador de riqueza e captador de novos mercados.

C) COMPETIÇÃO INTERNA - FIM DO MONOPÓLIO

O terminal de contêiner atual oferta poucos serviços[11] com restrito número de transportadores marítimos dos muitos que servem ao Brasil, tendo como efeito a baixa interconexão do Porto de Salvador com portos no mundo, a menor em mais de 2 séculos, resultando em ambiente de negócios desfavorável, também, em elevados preços, um dos maiores do país.

1.2. PORTO DE ARATU - TERCEIRO TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS

Propõe-se a concessão por arrendamento, de novo terminal para construir um berço para atracação de navios, na extensão do atual cais, conforme projeto existente na Codeba, garantindo a duplicação da efetiva capacidade de movimentação atual, que já demanda ampliação, bem como viabiliza a atração de novas cargas.

11 **BOSSA NOVA; BRAZEX; NEW TANGO; NWC/SAEC I EUROPA; UCLA; USA STRING 1; WMED - MSE.**

PARÂMETROS	
Berço para atracação de navios	1
Capacidade de movimentação (10^6 m^3)	4
Investimentos (R$ 10^6)	200

TABELA 2:

Base de Tanques para Granéis Líquidos: Com a expansão de berços é exigida nova área para instalação de base de tanques de modo a não gerar gargalos; simultaneamente à expansão da capacidade do terminal TGL, deve-se licitar para arrendamento de área já zoneada do porto com um novo operador. Cabe destacar que, há mais de duas décadas, existe disponibilidade de área terraplanada no Porto de Aratu para tal fim.

TABELA 3:

PARÂMETROS	
Área	120 mil m^2
Capacidade de armazenagem	300 mil m^2
Investimentos (R$ 10^6)	300

VALOR ESTIMADO: R$300 MILHÕES

MODELO: licitação para arrendamento

ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Ministério de Portos e Aeroportos

MERCADO

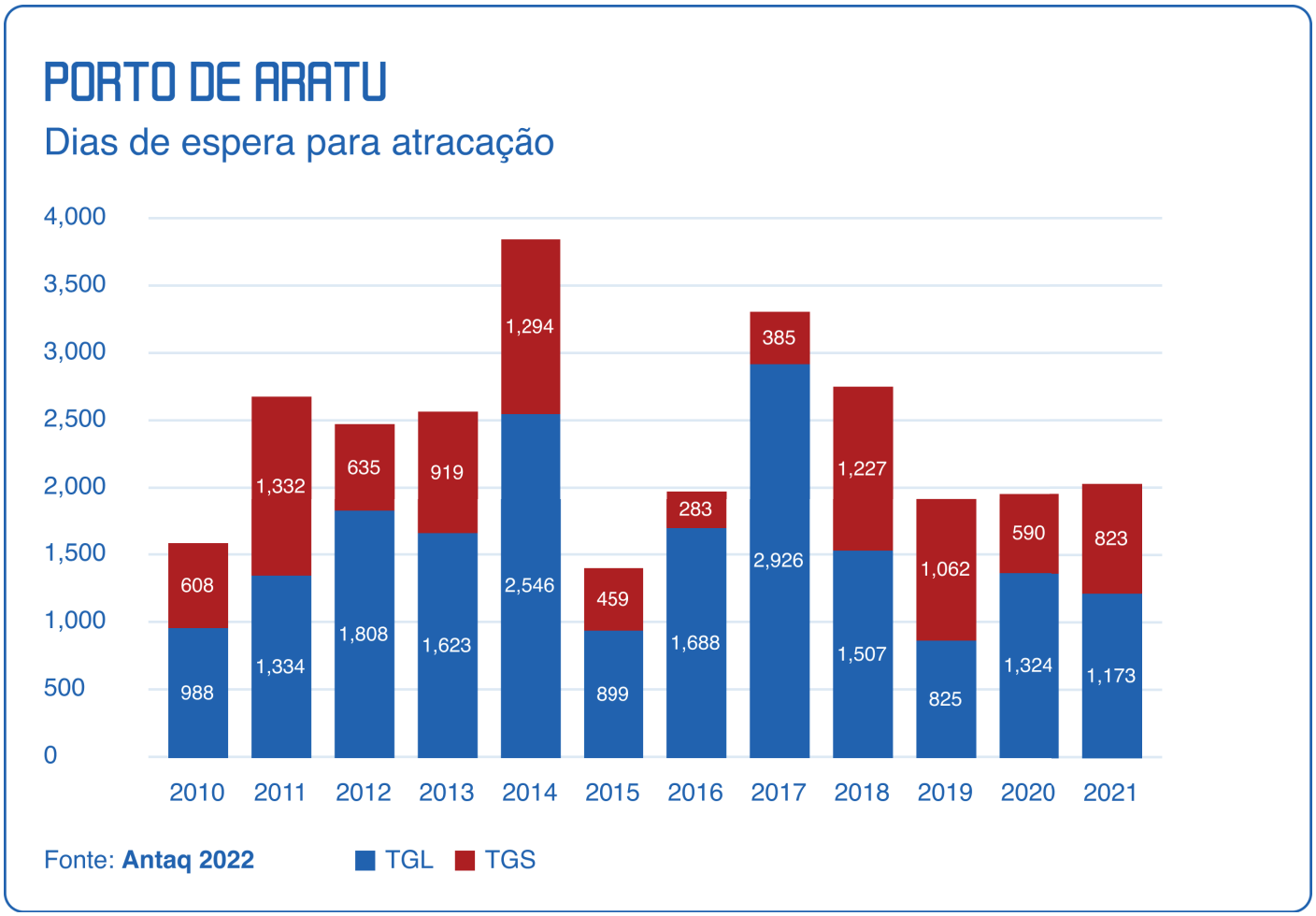
O atual mercado já demanda a duplicação da capacidade de movimentação de granéis líquidos no Porto de Aratu há mais de uma década. Considerando que a operadora Tequimar firmou aditivo de contrato para a construção de um berço e ampliação de sua base, a capacidade ainda não atingirá as necessidades de demanda de químicos e petroquímicos do Pólo de Camaçari, portanto sendo necessário o terceiro operador no porto.

No entanto, o mercado crescente de importação de combustíveis é uma realidade para a Região Nordeste, onde as refinarias de petróleo existentes não conseguem suprir a demanda, com o expressivo crescimento da frota nas duas últimas décadas. Assim, é importante que a Bahia assuma o mercado local e regional, em decorrência das condições naturais portuárias existentes.

FUNDAMENTOS

Conforme pode ser visto abaixo, o número de dias de espera para atracar navios justifica a necessidade do aumento da capacidade de movimentar granéis líquidos.

IMAGEM 6:



2. MODAL FERROVIÁRIO

A Bahia está isolada do resto do país quando se refere ao setor ferroviário, uma vez que as malhas ao norte, oeste e sul estão se desenvolvendo rapidamente, com bitola de 1,6 metros. A atual malha dentro do estado é concessionada à FCA Ferrovia Centro Atlântica, até 2026, e encontra-se em estado precário de funcionamento. Como ferrovia nova e moderna, também com 1,6 m de bitola, existe o primeiro trecho da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL), entre Ilhéus a Caetité, 537 km, que foi concedido para sua exploração à empresa Bahia Mineração S.A, objetivando transportar minério de ferro a partir de 2026.

O objetivo maior é integrar o Estado da Bahia ao sistema ferroviário nacional, com a utilização de ferrovia existente, 2.400 km do Corredor Minas-Bahia, trecho ligando a Grande Belo Horizonte (MG) a, em direção norte, Petrolina (PE) e Propriá (SE), e passando pela Bahia com acesso aos portos de Salvador e Aratu. Neste sentido foi contratado estudo pela CBPM - Companhia Baiana de Pesquisa Mineral à Fundação Dom Cabral (FDC), denominado Plano Estratégico Ferroviário da Bahia[12].

O Plano, apresentado formalmente em fevereiro de 2023, consta o levantamento do mercado de cargas no horizonte de 2025 a 2055, sendo calculada positivamente a sua pré-viabilidade, para duas malhas (A e B) que permitirá à União concedê-las juntas ou separadas. Também constou do Plano a construção de novos trechos para permitir a viabilidade técnica, econômica e de interligação com os demais sistemas do Brasil.

12 **Disponível em https://usuport.org.br/Normativo/158/Plano-Ferroviario-da-Bahia-FDCCBPM e https://www.youtube.com/watch?v=IN2xAc9y4xQ&t=5594s**

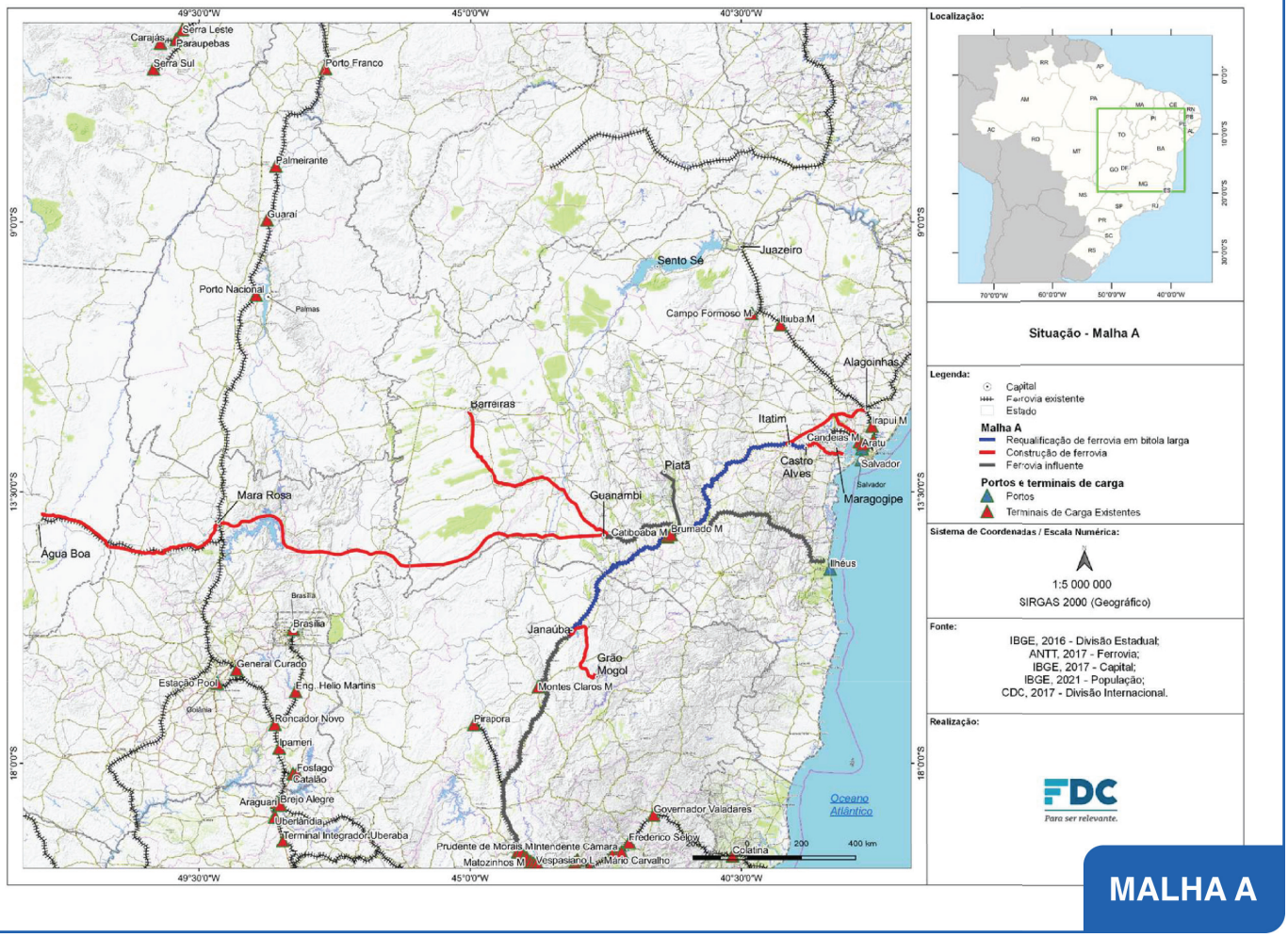
Com o fim da atual concessão da FCA, em 31/8/2026, faz-se necessário que a União determine, ainda em 2023, os valores de multas, indenizações e/ou outorga, que a FCA deverá pagar em modo de construção e implantação de trechos ferroviários, que servirão para alavancar os empreendimentos planejados pela FDC. Fundamental registrar a necessidade de cumprimentos de prazos e de garantia de continuidade das operações ferroviárias atuais, para os processos não se tornarem mais complexos do que já são normalmente, nem causar mais prejuízos ou dificuldades à economia baiana.

A Ferrovia do Corredor Minas Bahia da FCA sempre esteve no radar de Agendas Mínimas anteriores, uma vez que a Usuport possui Associados usuários e conhecia existir a forte demanda, porém não tinha como quantificá-la. Agora, existem dois projetos, que também podem ser um somente, com carregamento de demandas quantificado e, o mais importante, o desenho de integração às demais novas ferrovias brasileiras, que indicam consistentes viabilidades. Assim, diante do Plano Estratégico Ferroviário Bahia, elaborado pela CBPM/FDC, a Usuport não pode deixar de aderir às suas proposições, para esta Agenda Mínima.

2.1. MALHA A

O empreendimento consiste em ligar o sistema ferroviário da Região Sudeste, na Grande Belo Horizonte (MG), atual FCA, com: a região Oeste, em Mara Rosa (GO), onde a Ferrovia de Integração Centro Oeste (FICO) se interliga com a Ferrovia Norte Sul (FNS); a FIOL, em Brumado (BA), com portos e terminais na Baía de Todos os Santos e o futuro Porto Sul; a Malha B, atual Linha Centro da FCA na Bahia e, no futuro com o sistema ferroviário da Região Nordeste, que abrange os estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará e Piauí.

IMAGEM 7:

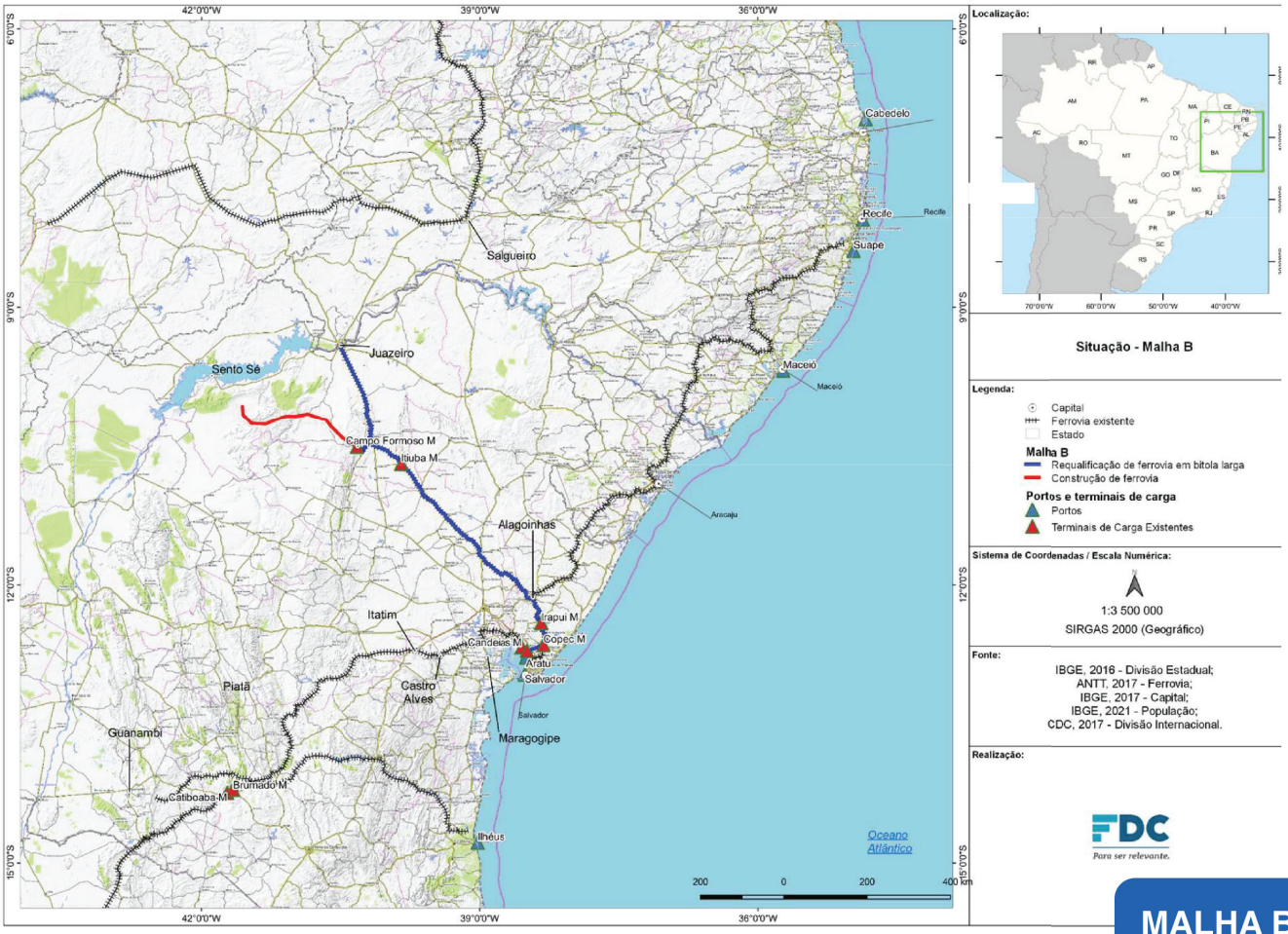


Este novo sistema é viabilizado, principalmente, pelo carregamento de minérios, grãos, fertilizantes e carga geral, também oferecendo alternativa competitiva para as cargas de grãos produzidas na Região Oeste brasileira. Por outro lado, atenderá a parcela da forte demanda de carga geral entre as regiões Sudeste e Nordeste, incluindo a própria Bahia.

Nesta Malha A serão implantadas 2.413 km de novas ferrovias, nos seguintes trechos: Água Boa-Mara Rosa 383,0 km; Mara Rosa-Guanambi 804,8 km; Barreiras-Guanambi 653,7 km; e Grão Mogol--Janaúba-Brumado-Itatim-Feira de Santana-Alagoinhas + ramais de Feira de Santana-Porto de Aratu e Castro Alves a Maragogipe com 404,9 km. As ferrovias a serem reabilitadas somam 743,7 km.

2.2. MALHA B

IMAGEM 8:



O empreendimento consiste em ligar a região do Vale do São Francisco, Petrolina(PE), Juazeiro(BA) e Sento Sé (BA), com acesso aos portos e terminais da Baía de Todos os Santos e com a Malha A. Além do grande potencial das frutas do Vale do Rio São Francisco, o município de Sento Sé possui dois grandes projetos de minério de ferro, sendo que um deles já está em operação.

Na microrregião de Campo Formoso, Vale do Jacurici e Jaguarari encontram-se as explorações de minério de cromo e concentrado de cobre. Nesta Malha serão implantadas 166,9 km em novas ferrovias, no trecho Sento Sé-Campo Formoso e 519,5 km de ferrovias a serem reabilitadas, de Juazeiro-Campo Formoso-Alagoinhas-Porto de Aratu.

VALOR ESTIMADO: R$36,6 bilhões

MODELO: Licitação para arrendamento ou autorização.

ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS: Ministério dos Transportes e ANTT

O contrato de concessão à FCA Ferrovia Centro Atlântico foi firmado em 01/9/1996 pelo prazo de 30 anos, vencendo em 31/8/2026.

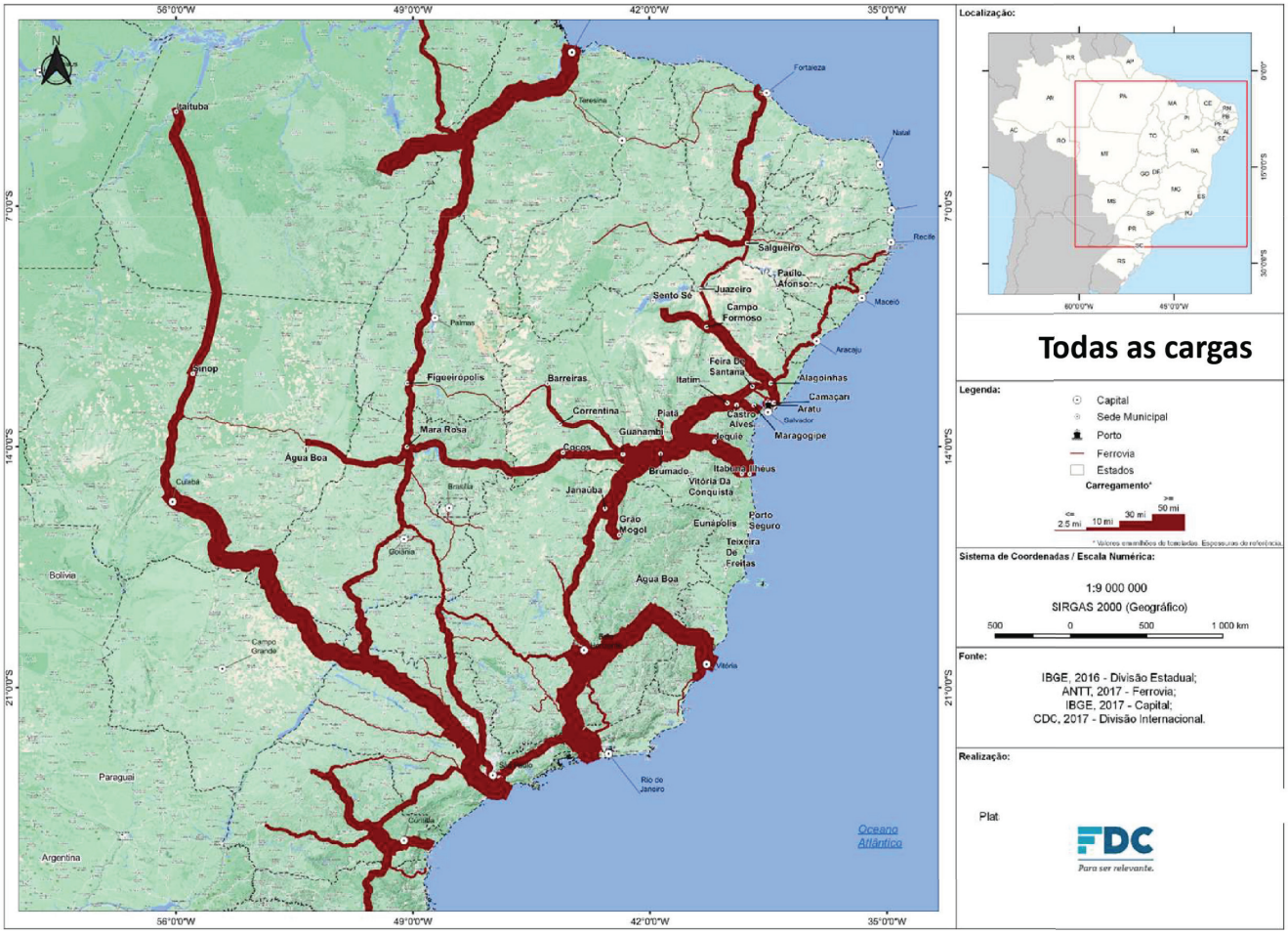
A FCA propôs a renovação antecipada do contrato por mais 30 anos, em 2017. Em Janeiro de 2021, a ANTT realizou audiência pública, cujo relatório até o início de 2023, não foi concluído. Informalmente, se conhece que a FCA não renovaria a concessão do chamado Corredor Minas Bahia, com 2.400 km, inclusos trechos já devolvidos.

Neste ano de 2023, é imperioso que a ANTT vistorie e avalie o valor total devido pela FCA, para cálculo de indenizações com a utilização de parâmetros de valores existentes na própria agência. A totalidade destes valores deve ser revertida em investimentos executados pela FCA e que permitirão a viabilidade do empreendimento com novos padrões, bem como a continuidade das operações ferroviárias.

MERCADO

No estudo da FDC consta o levantamento de cargas gerais e granéis, como pode ser visualizado na IMAGEM 8. Importante realçar que o desempenho dos empreendimentos portuários na Bahia está diretamente associado à acessibilidade ferroviária, hoje inexistente. Portanto, é possível avaliar o grande potencial dos portos baianos.

IMAGEM 9:



3. MODAL RODOVIÁRIO

Os empreendimentos abaixo apresentados, principais eixos rodoviários do estado, com um total de 3.541 km, são vias de acesso aos portos e terminais da Baía de Todos os Santos e Ilhéus. Tratam-se de rodovias construídas há mais de meio século e que, ao longo do tempo, tiveram apenas cerca de 10% de trechos duplicados.

Essas estradas possuem capacidade de tráfego muito aquém das necessidades, fato refletido nos dados de segurança viária: em 2021, morreram 376 pessoas em 2.768 acidentes[13].

Aqui cabem duas observações relevantes:

1) Nas duas últimas décadas, a frota de veículos cresceu exponencialmente

2) O volume de tráfego das rodovias está acima da capacidade suportada, tendo como efeitos: a) a deterioração rápida do pavimento; b) elevado custo de conservação; e c) o mais importante, a reduzida segurança viária, com o maior número de acidentes fatais.

Os principais eixos rodoviários, que acessam portos e terminais da Baía de Todos os Santos e Ilhéus, estão com fluxos de veículos além da capacidade operativa, que evidenciam a necessidade de aumento de capacidade de tráfego, com duplicações e outras interferências de modernização, como raio de curva para veículos de carga com 30 metros de comprimento.

FUNDAMENTOS

Duas variáveis importantes mostram indicativos da necessidade de ampliações de capacidade de tráfego. A falta de segurança e o exponencial aumento da frota baiana nas duas últimas décadas. As duas tabelas abaixo mostram os respectivos indicadores. Não foi possível obter dados atuais de contagem de tráfego, exceto as rodovias concedidas à Viabahia.

TABELA 4:

TABELA DE ÍNDICE DE FATALIDADE DAS BRS DENTRO DA BAHIA

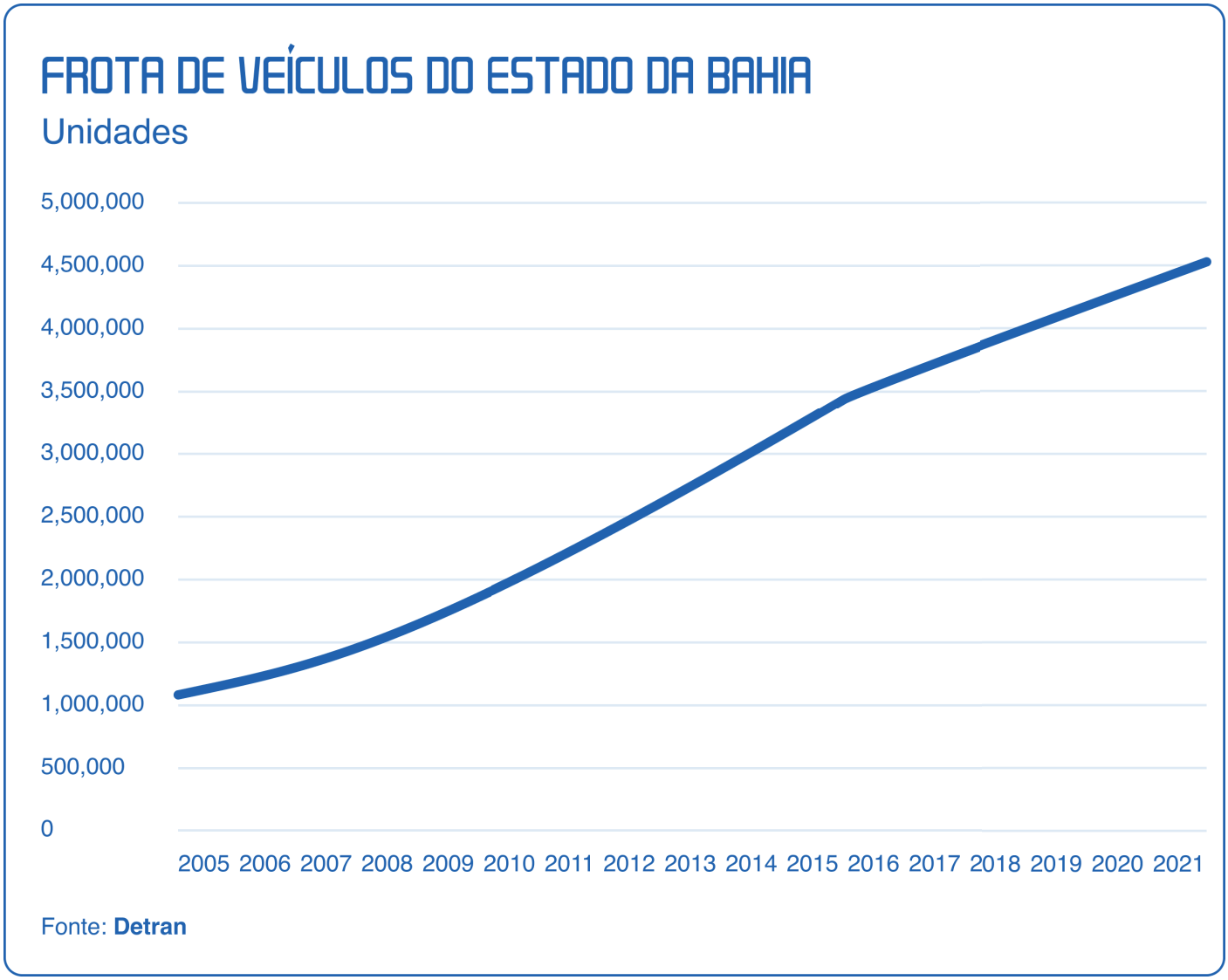
RODOVIA	RESPONSÁVEL	EXTENSÃO (KM)	ACIDENTES	ACIDENTE/KM	MORTES	MORTES/KM	ÍNDICE DE FATALIDADE
BR-101	DNIT	956	849	0,89	153	0,16	18,0%
BR-116 N	DNIT	508	133	0,26	21	0,04	15,8%
BR-116S	VIA BAHIA	426	677	1,59	80	0,19	11,8%
BR-324L	VIA BAHIA	110	550	5,00	32	0,29	5,8%
BR-407+324N	DNIT	365	246	0,67	45	0,12	18,3%
BR-242	DNIT	937	313	0,33	45	0,05	14,4%
BR TOTAL	DNIT/VIA BAHIA	3.302	2.768	0,84	376	0,11	13,6%

Fonte: **Detran/PRF 2021**

Índice de fatalidade é medido com a divisão do número de mortes pelo número de acidentes.

13 **Detran BA e Polícia Rodoviária Federal**

IMAGEM 10:



A maioria das vias citadas foram construídas há mais de 50 anos e não tiveram a devida modernização. A concessão da BR-116 Sul e a BR-324 Leste ainda não surtiu a expectativa de aumento de capacidade.

3.1. RODOVIAS BR-116 Sul e BR-324 Leste (VIA BAHIA)

Duplicação total da BR-116 e aumento da capacidade tráfego da BR-324 com 3ª faixa e modernização do traçado geométrico para adequar a veículos de comprimento mínimo de 30 metros.

VALOR: não estimado

MODELO: Acordo para finalizar atual litígio.

ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Ministério dos Transportes e ANTT.

MERCADO

Por ser a principal via de acesso aos portos da Baía de Todos os Santos, a BR-324 é caminho obrigatório da quase totalidade das cargas com destino à exportação e oriundas da importação. Os portos de Salvador e Aratu, os terminais da Gerdau, Dow, Temadre, Cotegipe e TRBA movimentaram, em 2022, mais de 40 milhões de toneladas. É a principal rodovia do estado e principal acesso à Grande Salvador, onde passam mais de 97% das cargas que entram e saem da capital e dos cen-

tros industriais de Camaçari, Candeias, Lauro de Freitas, São Francisco do Conde, e Simões Filho.

Atualmente, a BR-324 não tem capacidade de suportar tráfego com veículo quebrado na pista, acidente, horários de picos ou grandes feriados. Congestionamentos comuns perto de Salvador passaram a ser ambientes dominados por criminosos com assaltos, sendo difícil obter um mínimo de segurança.

Outro aspecto relevante que não pode ser esquecido é a inevitável conurbação crescente entre Salvador e Feira de Santana, que demanda obras em escala geométrica, como retornos, vias marginais, passarelas etc. Existe uma dependência excessiva da economia baiana com essa estratégica rodovia, que necessita ser diluída com forte atenção.

A Ponte Salvador-Itaparica será uma alternativa, mas não suficiente para o futuro. Faz-se necessário a elaboração de um profundo estudo para o futuro da BR-324 Leste, de modo a planejar os efeitos da conurbação, segurança, capacidade de tráfego etc.

Já a BR-116 tem em sua grande maioria a movimentação de cargas que passam pelo estado destinadas e oriundas das regiões nordeste e sudeste. No âmbito portuário, destacam-se o minério de ferro, borracha, café, frutas, soja e milho. Em 2022 registrou uma movimentação com destino aos portos superior a 1 milhão de toneladas de cargas.

Outro ponto que reforça a necessidade de aumento de capacidade nessas vias refere-se aos números de acidentes nos dois trechos; foram 1.227 com 112 vítimas fatais em 2021. Sem contar com a ocorrência frequente de congestionamentos nas duas BRs, que diminui a eficiência das empresas e contribui no aumento dos preços de frete rodoviário nos processos de exportação e importação.

3.2. RODOVIA BR-101

A BR-101 é uma rodovia longitudinal que, com 4.650 km, corta 11 estados, tendo o Estado da Bahia a sua maior extensão com 990 km. Faz-se necessária a duplicação de faixas de tráfego, aumento da capacidade e modernização do traçado geométrico, incluindo a adequação ao trânsito seguro de veículos de comprimento mínimo de 30 metros.

VALOR: Não estimado

MODELO: Licitação para concessão

ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Ministério dos Transportes e ANTT

MERCADO

Sendo a segunda maior responsável pela ligação entre as regiões Nordeste e Sudeste,a BR-101 tem como importante vetor o acesso ao porto de Ilhéus, ao futuro Porto Sul, aos portos e terminais da Baía de Todos os Santos e aos portos do Espírito Santo. É responsável pela movimentação destinada à exportação, que em 2022 atingiu a marca de 2,6 milhões de toneladas, com celulose, madeira, além de borracha, gado e seus subprodutos como carne e couro. Atualmente a rodovia encontra-se duplicada nos dois estados limítrofes da Bahia, Sergipe ao norte e no Espírito Santo ao Sul, realidade não existente em sua extensão pelo território baiano.

Em quase sua totalidade, é uma importante rota de turismo, acessando mais de 1.000km de praias no litoral baiano.

3.3. RODOVIA BR-116 Norte

BR-116 é a rodovia mais longa do Brasil, cruzando 10 estados e a mais importante. O trecho de Feira de Santana à ponte sobre o Rio São Francisco, identificado como BR-116 Norte na Bahia, possui cerca de 400 km. O empreendimento é a duplicação completa de faixas de tráfego, aumento da capacidade e modernização do traçado geométrico, incluindo a adequação ao trânsito seguro de veículos de comprimento mínimo de 30 metros.

VALOR: Não estimado

MODELO: Licitação para concessão

ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Ministério dos Transportes e ANTT

MERCADO

Parte de um dos principais eixos do estado, o norte da BR-116 dá acesso ao resto da região nordeste, saindo do anel rodoviário de Feira de Santana, passando pela região norte do estado até Pernambuco, que tem em sua grande maioria a movimentação de cargas que passam pelo estado destinadas e oriundas das regiões nordeste e sudeste. No âmbito portuário, destacam-se o minério de ferro, borracha, café, frutas, soja e milho. Em 2022 registrou uma movimentação com destino aos portos superior a 1 milhão de toneladas de cargas.

3.4. RODOVIA BR-242

A BR-242 é uma rodovia transversal, com cerca de 2.300 km de extensão, ligando a BR-116 até Sorriso (MT). O empreendimento é no trecho compreendido entre a cidade baianas de Luís Eduardo Magalhães até Argoim, no entroncamento com a BR-116, com cerca de 760 km, que merece duplicação de faixas de tráfego, aumento da capacidade de tráfego, viaduto na intercessão da BR-116 com a BR-242 e modernização do traçado geométrico, incluindo a adequação ao trânsito seguro de veículos de comprimento mínimo de 30 metros.

VALOR: Não estimado

MODELO: Licitação para concessão

ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Ministério dos Transportes e ANTT

MERCADO

Principal eixo leste-oeste, ligando a Bahia e os portos do Oceano Atlântico ao centro-oeste brasileiro. Mais de 5,2 milhões de toneladas de produtos do oeste baiano, como soja, milho, café, frutas e algodão, são encaminhadas à exportação por meio da BR-242, além de cargas da Chapada Diamantina, que utiliza a via para a exportação de frutas, minério de ferro, café, etc. Enorme mercado que demanda essa via exige aumento de capacidade para ter eficiência no escoamento de cargas tão representativas no comércio exterior baiano. Sem a infraestrutura adequada, as cargas, e junto com elas, a renda e o PIB do estado, continuarão fugindo para outros estados. Também, a BR-242 corta diversos municípios com grande potencial turístico e histórico na Chapada Diamantina.

3.5. RODOVIAS BR-324 e BR-407 (Entroncamento com a BR-116 Norte - Juazeiro)

O trecho do empreendimento é composto por 140 km da BR-324, a partir do entroncamento desta com a BR-116 Norte até a cidade de Capim Grosso e 230 km da BR-407, das cidades baianas de Capim Grosso até Juazeiro, totalizando cerca de 370 km BR-407. O empreendimento contempla o importante eixo logístico rodoviário, que liga a região de Feira de Santana ao Vale do São Francisco em Juazeiro. Consiste na duplicação de faixas de tráfego, aumento da capacidade, viaduto na intercessão da BR-116 com a BR-324, e modernização do traçado geométrico, incluindo a adequação ao trânsito seguro de veículos de comprimento mínimo de 30 metros.

VALOR ESTIMADO: Não estimado

MODELO: Licitação para concessão

ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Ministério dos Transportes e ANTT

MERCADO

O eixo Feira de Santana-Juazeiro/Petrolina é a principal ligação e de menor distância do Vale do Rio São Francisco para os portos e terminais da Baía de Todos os Santos. A região produz cerca de 4,5 milhões de toneladas de frutas e mais de 1,5 milhões de toneladas de minérios por ano, com base nos números registrados em 2022. Já é um gargalo logístico, facilitando ainda mais a fuga de cargas. Atualmente, dois terços da produção do Vale do São Francisco é exportada por portos em Natal-RN e Fortaleza-CE, a 900 km e 800 km de distância, respectivamente.

No mercado de minérios existe um expressivo potencial na região, que é cortada pela BR-407, na região de Senhor do Bonfim e no município de Sento Sé. Em 2022, registrou-se cerca de 400 mil toneladas de cargas baianas exportadas pelo Terminal Inácio Barbosa, em Aracaju (SE), descartando portos baianos por falta de estrutura e de acesso ferroviário.

EMPRESAS ASSOCIADAS

- ABACAFÉ
- ABAPA
- ACRINOR
- AIBA
- ASSOCAFÉ
- BAMIN
- BAHIA PILOTS
- BNL
- BOLSA DE MERCADORIAS DA BAHIA
- BRACELL
- BRASKEM
- CARBONOR
- CENTRO DE COMÉRCIO DE CAFÉ DA BAHIA
- CLIA EMPÓRIO
- COLOMI IRON
- DETEN
- DOW BRASIL
- FERBASA
- GRAFTECH
- LOGIC
- MARIMEX
- MORAIS DE CASTRO
- MULTILOG
- NR CARGO
- ÔMEGA
- PARANAPANEMA
- PONTUAL
- PROQUIGEL
- RHI MAGNESITA
- SIACAN
- SINDFIBRAS
- SINDICOURO
- TRONOX
- UNIGEL
- TPC

USUPORT

ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

First Shippers Association of Brazil

A Associação de Usuários dos Portos da Bahia - Usuport é uma entidade sem fins econômicos, fundada em 2 de setembro de 2004, com a finalidade de representar os interesses dos usuários dos portos e vias públicas de acesso no Estado da Bahia, atuando como órgão técnico e consultivo do poder público. A Usuport possui, entre outros, o dever estatutário de colaborar com o Estado e a Sociedade, no estudo e solução de problemas que se relacionem com a eficiência econômica da infraestrutura de transportes. Os trabalhos da Usuport objetivam melhorar a competitividade logística e fortalecer o ambiente que facilite o suprimento e a produção agrícola, comercial, industrial e mineral para os mercados interno e externo.

@usuport_oficial **@usuport** **@usuport** **usuport-oficial**

www.usuport.org.br