



**Caminhos da Bahia**

A implementação da estratégia Caminhos da Bahia fundamenta-se no aporte de infra-estrutura nas áreas de transportes e energia, com o objetivo de propiciar as condições de aproveitamento integral do potencial competitivo da economia baiana. Deverá ser reforçada a integração entre as diversas regiões da Bahia e entre o Estado e outras regiões do Brasil e de outros países, contribuindo assim para promover o equilíbrio espacial e o desenvolvimento harmônico do Estado no futuro próximo.

Dois linhas de intervenção foram concebidas para dotar a Bahia de infra-estrutura adequada à comercialização externa e interna: Articulação Logística Interna e em Escala Internacional e Reestruturação da Matriz Energética.

Para essa estratégia, o Governo reservou recursos no valor global de R\$ 3,3 bilhões, dos quais R\$1,5 bilhão do seu orçamento. Ou seja, a estratégia conta com 54,8% de recursos extra-orçamentários, uma participação das mais expressivas, resultante das parcerias que serão firmadas com o Governo Federal, através do Ministério dos Transportes e do Ministério da Defesa, visando sobretudo a aplicação de recursos na execução de intervenções de porte nas áreas de infra-estrutura para os diversos modais de transportes, incrementando de forma substancial a economia do Estado.

**Articulação Logística Interna e em Escala Internacional** – A atenção que será dispensada à logística, no próximo quadriênio, visa posicionar a Bahia como um Estado aberto, articulado com os demais territórios do país e com o mercado internacional. As ações propostas se pautam nas alterações processadas recentemente na configuração dos fluxos territoriais, que passaram a exigir maior velocidade dos meios de transportes e maior confiabilidade da logística, com vistas a conferir fluidez à circulação de mercadorias e pessoas.

Nesse aspecto, a Bahia tem como diferencial competitivo uma localização privilegiada, ocupando posição intermediária entre o Sul-Sudeste e o Norte-Nordeste do país, além de se constituir na mais curta ligação entre o Centro-Oeste e o Oceano Atlântico. Soma-se a esses atributos a proximidade dos grandes mercados externos, representados pela Europa e Estados Unidos.

O desafio consistirá em fortalecer a infra-estrutura, para atender satisfatoriamente aos requisitos de eficiência e custo vigentes no comércio internacional. A intermodalidade apresenta-se, nessa matéria, como um aporte de grande relevância para os objetivos de inserção logística do Estado no mercado globalizado.

A integração entre as redes rodoviária, ferroviária, hidroviária e aeroviária apresenta-se como uma demanda estratégica que merecerá especial atenção do Governo estadual no período 2004-2007, com vistas a agilizar o escoamento da produção e o intercâmbio de bens e serviços dentro do território baiano e entre este e outras regiões.

A articulação de diferentes modalidades de transporte vem se consolidando como opção eficaz em todo o mundo, por permitir a exploração das vantagens associadas a cada modal, com ganhos para o conjunto da rede logística. A Bahia não poderia desprezar esse recurso, dadas as extraordinárias possibilidades de combinação oferecidas pela sua geografia e pela infra-estrutura existente.

Esse é um desafiante propósito que se coloca para o quadriênio próximo, considerando que o aproveitamento do transporte intermodal no Estado dependerá de ações consistentes, capazes de promover a melhoria das condições de cada modal e viabilizar a superação de outros obstáculos.



A execução dessa linha de intervenção contará com recursos da ordem de R\$ 2,4 bilhões dos quais R\$ 974,5 milhões de recursos orçamentários e R\$ 1,4 bilhão provenientes de recursos extra-orçamentários.

A modernização da logística do Estado exigirá melhorias substanciais nos sistemas de transportes aéreo e marítimo, assim como nos respectivos serviços. Com o Programa Portas da Bahia, dentro da lógica custo-benefício, esses investimentos trarão como retorno a diminuição de custos, tornando mais competitivas as mercadorias produzidas ou transportadas no Estado.

As prioridades nesse campo serão o fortalecimento de portos, retroportos e aeroportos, abrangendo obras físicas nos portos, assim como a implantação de canais de integração do complexo portuário com a rede ferroviária e o sistema rodoviário.

O Programa irá dispor de R\$ 279,1 milhões, dos quais R\$ 271,0 milhões correspondentes à expectativa de intervenções do Governo Federal em ações importantes como a ampliação do Porto de Salvador; a implantação do Terminal de Grãos do Porto de Aratu; a ampliação do Porto de Ilhéus; a ampliação do Aeroporto Internacional de Porto Seguro; e a construção do Aeroporto Internacional Industrial de Ilhéus.

No período 2004-2007, o Governo pretende iniciar gestões visando à implantação de rede de Centros de Integração Logística na Bahia. Experiências similares em outras partes do mundo indicam que esse tipo de estrutura propicia, efetivamente, uma redução significativa no valor dos fretes, além de maior agilidade na circulação de mercadorias, com aumento real de competitividade para o produto local.

Estruturado à maneira de rede, os centros poderão integrar pontos estratégicos de circulação, como a Baía de Todos os Santos, Feira de Santana, Ilhéus, Juazeiro e Brumado. A plataforma logística integrará unidades de carregamento, transferência intermodal e armazéns, podendo sediar ainda atividades de transformação, embalagem e controle, que agregarão valor à mercadoria durante as operações de transporte.

No exercício do seu papel articulador, caberá ao poder público desenvolver estratégias para atrair empresas operadoras e prestadores de serviço, como também assegurar a implantação da infraestrutura necessária.

O transporte marítimo de cabotagem, que o Programa Construindo Caminhos enfatiza, apresenta-se especialmente atrativo para a Bahia, pela capacidade de substituir, em alguns trechos, o modal rodoviário, com redução de aproximadamente 15% nos custos. Um exemplo estimulante vem do Extremo-Sul baiano, onde grandes empreendimentos já utilizam barcaças oceânicas no transporte de madeira para o Espírito Santo.

Na região do Baixo Médio São Francisco, a aplicação da intermodalidade no transporte fluvial poderá dinamizar a navegação do rio São Francisco, hoje caracterizada pela baixa movimentação de cargas. Essa alternativa, entretanto, dependerá diretamente da revitalização ambiental do rio, hoje bastante degradado, e sua adaptação para uma profundidade de três metros, que permita a navegação de comboios de barcaças. Deve-se observar, entretanto, que o investimento referente à recuperação do rio é uma necessidade que independe da sua utilização enquanto via de escoamento. Estima-se que o investimento público líquido para a implantação do sistema multimodal de transporte será da ordem R\$ 60 milhões.

A perspectiva de adoção da intermodalidade no Estado defronta-se, igualmente, com problemas no que se refere ao modal ferroviário. A atual subutilização do sistema ferroviário tem como causas as conhecidas deficiências operacionais e da malha física e, ainda, a fragmentação resultante do processo de privatização. Incrementar essa modalidade demandará a introdução de melhorias no traçado e a requalificação de trechos importantes, além de outros problemas que impedem, por exemplo, a integração efetiva com a hidrovia do São Francisco.

Modal predominante no território baiano, o sistema rodoviário tem baixa integração com outros modais, não apenas pelas limitações destes, como também pela precariedade da maioria das estradas. Os intensos esforços desenvolvidos recentemente pelo Estado devem ser complementados, a partir de agora, pelo equacionamento do problema de manutenção das estradas federais na Bahia, investimentos na complementação da rede estadual e continuidade dos Programas de estradas vicinais.

Para viabilizar esse Programa, serão investidos R\$ 2,1 bilhões, dos quais 54,8% provenientes do Governo Federal. Entre as ações previstas, merecem destaque a construção e pavimentação da BR 135 no trecho São Desidério–Correntina; os contornos ferroviários de São Félix, Candeias, Santo Amaro e Alagoinhas; a restauração e duplicação da BR 116 no trecho Feira de Santana–Entroncamento da BR 242 e a restauração do trecho Juazeiro–Salvador, via Senhor do Bonfim e Capim Grosso; a recuperação do canal navegável do rio São Francisco no trecho Ibotirama–Juazeiro e a construção do acesso ferroviário ao porto de Salvador.

Como mais expressivo subcomponente do Prodetur, a dotação de infra-estrutura de transportes em áreas de potencial turístico absorverá investimentos para viabilizar a construção de 197

quilômetros de rodovias, reabilitação de outros 400 quilômetros, além da recuperação de 140 quilômetros de acessos viários e da construção de atracadouros, terminais hidroviários, terminais rodoviários e aeroportos.

O Projeto Reabilitação de Rodovias nos Corredores de Transporte do Estado, com conclusão prevista para 2005, é uma das maiores e mais abrangentes ações em obras de infra-estrutura rodoviária em curso no Estado. Foram destinados recursos para a reabilitação de 447 quilômetros de rodovias, além de estudos de impacto ambiental e de engenharia.

Destacam-se, ainda, a construção de 185 quilômetros de rodovias e restauração de mais 85 quilômetros; a construção da ponte sobre o rio São Francisco, no trecho entre Carinhanha e Malhada (obra vinculada à expectativa de parceria com a União); o Plano Estadual de Logística de Transportes da Bahia – PELT, para desenvolver estudos visando a implantação do *Cluster* de Logística; projetos de infra-estrutura para promover a integração entre as diversas modalidades de transporte, com vistas a ampliar o fluxo de mercadorias, pessoas e serviços no Estado; e o Estudo do Traçado da Ferrovia Leste-Oeste.

**Reestruturação da Matriz Energética** – A evolução da oferta de energia no Estado tornou improvável o risco de déficit no abastecimento no próximo quadriênio, conforme as avaliações técnicas setoriais. Os projetos autorizados ou em implantação, em geração e transmissão, asseguram um aumento substancial da disponibilidade.

Ainda assim, o Governo do Estado insere, entre as suas preocupações, o fortalecimento da oferta, mediante o desenvolvimento de fontes alternativas e a integração com a matriz energética nacional.



Para o Programa Diversificação e Articulação da Matriz Energética, foram destinados recursos no valor de R\$ 908,5 milhões, dos quais 58,2%, ou R\$ 528,5 milhões, originários de recursos do orçamento estadual e 41,8%, ou R\$ 380 milhões, provenientes de fontes extra-orçamentárias. Dentre os projetos mais importantes, que terão a parceria com a Petrobras, destaca-se a implantação de uma infra-estrutura que permita interligar, com um gasoduto, as jazidas de gás da bacia de Camamu a Salvador, aliando a prospecção e o desenvolvimento dos campos baianos e articulando os sistemas do Nordeste e Sudeste do Brasil.

Através de gestões técnico-políticas e ações concretas, o Governo do Estado se empenhará, no próximo quadriênio, em diversificar a oferta de energia para o mercado produtivo e os

consumidores particulares. Esse aporte, sem dúvida, constituirá um importante passo rumo à competitividade econômica da Bahia no contexto nacional e internacional.

Entre as fontes alternativas de energia exploradas no Estado, destaca-se o gás natural, atualmente representando 12% da matriz energética. A política estadual para a exploração desse recurso é ambiciosa, prevendo o pleno aproveitamento das reservas, a interiorização do fornecimento, além de investimentos em pesquisa e importação de outras áreas de produção, como a Bacia de Campos.

Outras ações estão previstas, destacando-se a realização de estudos de aproveitamento dos recursos energéticos do Estado, visto que a Bahia dispõe de fontes energéticas de qualidade e baixo custo ainda não exploradas.