

# BAHIA

TERRA DE TODOS NÓS



**RECUPERAR E AMPLIAR A INFRAESTRUTURA  
ECONÔMICA E LOGÍSTICA**

# RECUPERAR E AMPLIAR A INFRAESTRUTURA ECONÔMICA E LOGÍSTICA

## INTRODUÇÃO

A competitividade e a expansão das atividades econômicas exigem a existência de uma infraestrutura adequada para a produção e o escoamento de produtos. Atender a essa exigência para a inserção da Bahia, de forma competitiva nos cenários nacional e internacional, integra os esforços do Governo do Estado, traduzidos na diretriz estratégica “Recuperar e Ampliar a Infraestrutura Econômica e Logística”.

O mais importante investimento em infraestrutura na Bahia, nas últimas décadas, é a construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste, cuja ordem de serviço foi assinada em meados de 2010. Cortando 49 municípios baianos e ligando Ilhéus a Luís Eduardo Magalhães, com mais de 1,1 mil quilômetros de extensão, o empreendimento vai facilitar o escoamento da produção de grãos e de minério da Bahia.

Em Ilhéus, também será construído o Complexo Porto Sul, interligado à ferrovia e com porte para atracação de grandes embarcações. O município receberá ainda um novo aeroporto em substituição ao atual, que não dispõe de espaço para ampliação.

Em 2010, o Governo do Estado concluiu a recuperação de 1,5 mil quilômetros de rodovias em todas as regiões da Bahia. Desde 2007 foram restaurados 2,7 mil quilôme-

tros da malha rodoviária pavimentada, o que traduz o esforço crescente em dotar o Estado de rodovias em boas condições de tráfego. Também em 2010, mais de 13 mil quilômetros de estradas foram conservados.

Os aeroportos também são essenciais para o desenvolvimento econômico. Dessa forma, foram investidos R\$ 9,5 milhões na recuperação de aeroportos em municípios de diversas regiões da Bahia. Também ocorreram reformas em terminais hidroviários que estavam em condições precárias, como é o caso do terminal de Camamu.

O Governo do Estado também vem se esforçando para ampliar a oferta de gás natural na Bahia. O setor, que representa 13,6% da matriz energética baiana, registrou expansão do consumo de 18% em 2010, na comparação com o ano anterior, com clientes atendidos em Salvador e em mais 17 municípios baianos.

## PROJETOS ESTRUTURANTES

O Governo do Estado, nos seus primeiros quatro anos, atraiu para a Bahia investimentos em infraestrutura e logística, com recursos advindos do Governo Federal e da iniciativa privada.

Com o objetivo de fortalecer a infraestrutura logística e reduzir as desigualdades territoriais, o governo elaborou uma série de projetos estruturantes, que possibilitarão



um incremento nas atividades produtivas, favorecendo inicialmente o escoamento da produção de grãos no Oeste e do minério no Sudoeste da Bahia.

## FERROVIA OESTE-LESTE

Este projeto constitui importante vetor da malha logística do Estado, que permitirá a articulação Oeste-Leste, contribuindo para a integração entre as diversas regiões do Estado e fortalecendo a competitividade dos produtos baianos, em função da redução dos custos de transporte.

A construção da Ferrovia da Integração Oeste-Leste integra o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, do Governo Federal, e passará por cidades como Caetité, Brumado, Bom Jesus da Lapa e Barreiras, interligando-se com a Ferrovia Norte-Sul em Figueirópolis, no Tocantins, atravessando 49 municípios baianos, num trajeto de 1.100 km de um total de 1.500km. Interligará o Porto Sul, a ser construído em Ilhéus, ao Centro-Oeste do Brasil, podendo, futuramente, integrar-se a uma rede que chegará ao Oceano Pacífico, através do litoral do Peru.

A construção da Ferrovia da Integração Oeste-Leste, vai possibilitar a redução de custos do transporte de insumos e produtos, o aumento da competitividade do agronegócio baiano e favorecerá a implantação de novos polos agroindustriais e de exploração de minérios, aproveitando a conexão com a malha ferroviária nacional.

Estão previstas as implantações de Centros Agroindustriais, Minero-Industriais ou de integração multimodal em toda a extensão da ferrovia, compreendendo cidades como: Jequié, Brumado, Caetité, Bom Jesus da Lapa, Correntina e Barreiras. Isto permitirá a interiorização do desenvolvimento e integração das cadeias produtivas do Estado.

A obra coloca-se como uma alternativa viável ao escoamento da produção agroindustrial do Centro-Oeste brasileiro. A ferrovia promoverá a dinamização das economias locais, alavancando novos empreendimentos na região, com aumento da arrecadação de impostos e a previsão de criação de 30 mil empregos diretos.

## COMPLEXO PORTO SUL

O Governo do Estado optou pelo Território de Identidade do Litoral Sul, particularmente a região de Ilhéus, para a implantação de um moderno complexo logístico-industrial, que contemplará um porto especializado em grãos, do tipo *offshore*, cuja ponte de 2.500m de extensão, atingindo a profundidade de 19m, permitirá a atracação de grandes navios, capazes de atender ao aumento das exportações de grãos e à futura exportação de minérios.

Trata-se de um empreendimento previsto no Plano de Desenvolvimento Estratégico do Estado da Bahia. O projeto do Porto Sul está articulado com o projeto da Ferrovia da Integração Oeste-Leste, que fará a captura de cargas de importantes regiões produtivas do Estado, do Centro-Oeste do Brasil e do Norte de Minas Gerais, tais como: minério de ferro, minerais não metálicos, rochas ornamentais, grãos, madeira, celulose, cacau, frutas, fertilizantes, insumos agrícolas, derivados de petróleo, etanol e biocombustíveis.

Já foi elaborado pela Secretaria de Infraestrutura – SEINFRA, com apoio de consultoria especializada, o Plano Diretor de Desenvolvimento do Complexo Porto Sul, concluído em agosto de 2010, que apresenta plano de investimentos, uma proposta de zoneamento para as indústrias, terminais e centros de serviço, além de um estudo para adequação do sistema viário, necessários à implantação do empreendimento. O Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto do Meio Ambiente – EIA/RIMA do projeto encontram-se em elaboração.

O futuro Aeroporto Internacional de Ilhéus será construído ao lado do porto, complementando o complexo logístico-industrial. Portanto, o novo terminal portuário estará integrado aos modais rodoviário (BR-101, BR-251 e BR-415), ferroviário, aeroviário e dutoviário (Gasoduto Sudeste Nordeste – Gasene). Estima-se que, somente no novo porto, deverão ser investidos cerca de R\$ 2,5 bilhões, tendo como fontes recursos federais, estaduais e do setor privado.

**Novo Aeroporto de Ilhéus** – O Aeroporto Jorge Amado, em Ilhéus, encontra-se inadequado em sua capacidade de movimentação de aeronaves e passageiros, tendo sofrido restrições de caráter operacional impostas pela Agência Nacional de Aviação Civil – Anac.

De acordo com análise e parecer da Anac, o sítio aeroportuário de Ilhéus foi classificado como impróprio quanto à possibilidade de expansão, visto que as laterais da área apresentam completo envolvimento pela malha urbana e por uma rodovia localizada na faixa entre o mar e o aeroporto.

Conseqüentemente, constatou-se a necessidade de transferir a infraestrutura aeroportuária de Ilhéus para uma nova área, com potencial para implantar um aeroporto de porte internacional.

Assim, o Governo do Estado nomeou um Grupo de Trabalho, do qual participa a SEINFRA, por intermédio da Superintendência de Transportes – Supet, com vistas a estabelecer, em conjunto com a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, as diretrizes para implantação do projeto.

Com valor estimado em R\$ 200 milhões, o projeto contempla a implantação de terminal de passageiros, pista com 3 mil metros de extensão, área com infraestrutura para terminais de cargas e para galpões industriais, terminal de cargas alfandegado para operador aeroportuário e acessos rodoviários.

Em 2010, foram concluídos os estudos locacionais e celebrado o Acordo de Cooperação com a Infraero, que estabelece as atividades a serem desenvolvidas e o cronograma. O Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto do Meio Ambiente estão em fase de contratação pela estatal do Governo Federal.

## VETOR OESTE

O Vetor Oeste é um projeto que abarca três vertentes de desenvolvimento. Ele resolve um gargalo logístico, criando uma nova conexão do complexo portuário da Baía

de Todos os Santos com as BR-101, 116 e 242, encurtando a distância entre 60 e 90 quilômetros para os fluxos que vierem do sul, pelas BR-116 e 101 e do oeste pela BR-242.

Ele integrará uma região entre o Recôncavo Baiano e a Ilha de Itaparica à Região Metropolitana de Salvador, permitindo a retomada do desenvolvimento dessa região.

A proposta consiste em deslocar o km 0 da BR-242 para a cabeceira da futura Ponte Salvador/Itaparica, em Água de Meninos – Salvador, fazendo conexão com a Via Expressa. Para além da construção da ponte, o projeto prevê ainda a extensão em pista dupla da BR-242 de Paraguaçu, onde atualmente fica localizado o km 0, até a nova ponte, passando por Santo Antônio de Jesus, Nazaré e Itaparica. O projeto também prevê a infraestrutura necessária para o desenvolvimento urbano planejado da Ilha de Itaparica.

Quando implantado, o projeto permitirá a interligação da Região Metropolitana de Salvador ao novo Complexo Porto Sul, incluindo o Recôncavo, a área da indústria naval no Paraguaçu e o Território do Baixo Sul, criando uma zona de desenvolvimento integrado no Litoral da Bahia.

## MODAL RODOVIÁRIO

A Secretaria de Infraestrutura formulou e executou políticas, com maior ênfase para aquelas referentes à malha rodoviária que, em 2007, apresentava péssimas condições de trafegabilidade em 90% de sua extensão. Foi formulado um programa de restauração de rodovias abrangendo cerca de 50% da malha rodoviária pavimentada. Foram 2.780km de rodovias restauradas e várias pontes recuperadas e construídas. Houve a recuperação de 1.501km de rodovias em 2010, que garantiram a trafegabilidade, facilitando o escoamento da produção e, sobretudo, proporcionando segurança aos usuários das estradas estaduais. Estão em execução mais 2.570km de rodovias, sendo que 1.670km com término previsto para o primeiro semestre de 2011.



BA-084 – Trecho BR-235 – Coronel João Sá



BA-233 – Trecho Entroncamento BR-324 – Pé de Serra

Fotos: Agecom



BA-172 – Acesso a Tabocas do Brejo Velho



BA-270 – Potiraguá – Rio Pardo

## INVESTIMENTOS NA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

O Governo do Estado, por intermédio do Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia – Derba, aplicou, em 2010, R\$ 604,8 milhões na construção,

restauração, recuperação e manutenção de rodovias, aeródromos e pontes, e na melhoria de terminais de passageiros e elaboração de projetos de engenharia, superando os valores aplicados em 2009 e 2008 em 61% e 93,6%, respectivamente, conforme demonstra a Tabela 1.

TABELA 1

INVESTIMENTOS NA MALHA RODOVIÁRIA  
Bahia, 2007-2010

FINALIDADE	RECURSOS APLICADOS (R\$ 1.000,00)				
	2007	2008	2009	2010	TOTAL
CONSTRUÇÃO, RESTAURAÇÃO, RECUPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E OUTRAS AÇÕES RODOVIÁRIAS	278.319	296.658	356.021	581.540	1.512.538
Conservação da Rede Rodoviária Estadual	48.686	108.100	48.606	132.652	338.044
Licenciamentos Ambientais, Estudos, Projetos e Supervisão de Obras	1.592	18.984	17.467	12.594	50.637

Continua

Continuação

FINALIDADE	RECURSOS APLICADOS (R\$ 1.000,00)				
	2007	2008	2009	2010	TOTAL
Implantação do Acesso Viário ao Aeroporto de Salvador – PAC	–	26.225	10.454	–	36.679
Infraestrutura de Transportes em Áreas Prioritárias – Implantação do trecho Camamu – Itacaré – BA-001	37.641	35.820	3.641	2.214	79.316
Outras Despesas (Gerenciamento e Fortalecimento Institucional, Faixa de Domínio e Publicidade Legal)	–	5.191	5.788	3.582	14.561
Restauração das Estradas	190.400	102.338	270.065	430.498	993.301
<b>PRAÇAS DE PESAGEM, POLICIAMENTO E SINALIZAÇÃO DE RODOVIAS</b>	<b>5.607</b>	<b>14.920</b>	<b>12.299</b>	<b>9.847</b>	<b>42.673</b>
Operacionalização das Praças	–	3.936	5.508	2.925	12.369
Policiamento e Segurança de Rodovias	3.086	3.491	445	1.280	8.302
Sinalização de Rodovias e Terminais de Transportes	2.521	7.493	6.346	5.642	22.002
<b>TERMINAIS DE TRANSPORTES</b>	<b>24</b>	<b>726</b>	<b>7.299</b>	<b>13.383</b>	<b>21.432</b>
Expansão e Melhoria de Terminais Aeroviários	24	–	391	11.357	11.772
Expansão e Melhoria de Terminais Hidroviários	–	726	6.908	2.026	9.660
<b>TOTAL</b>	<b>283.950</b>	<b>312.304</b>	<b>375.619</b>	<b>604.770</b>	<b>1.576.643</b>

Fonte: SEINFRA/Derba

## PROGRAMA DE IMPLANTAÇÃO E RESTAURAÇÃO DE RODOVIAS

Em 2010, o Governo do Estado deu continuidade às intervenções que possibilitaram efetivar a conclusão de obras de recuperação de 1.501km, representando 54% dos 2.780km executados no período 2007–2010. Ao longo do ano, do total concluído, 682km foram apoiados com recur-

sos do Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias do Estado da Bahia – Premar. Conforme a Tabela 2

Esse desempenho ocorreu graças à iniciativa de, além de investir recursos próprios, buscar parcerias internacionais e federais, com destaque para a operação de crédito realizada com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES.

TABELA 2

### IMPLANTAÇÃO E RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS – OBRAS CONCLUÍDAS Bahia, 2010

RODOVIA	TRECHO	EXTENSÃO (km)
BA-233	Ipirá – Itaberaba – Lote I e II	73,50
BA-131	BA-245 – Iramaia	29,70
BA-130	Macajuba – Rui Barbosa	27,60
BA-504	Alagoinhas – Aramari	8,50
BA-233	BR-101 (Esplanada) – Altamira	16,00
BR-349	BR-324 – Capela do Alto Alegre	25,00
BR-411	Conceição do Coité – Salgadália	17,00
BA-987	BA-001 – Trancoso	5,10

Continua

Continuação

RODOVIA	TRECHO	EXTENSÃO (km)
BA-152	Ibitiara – Novo Horizonte	21,00
BA-493	BA-116 – Santa Terezinha – Castro Alves	35,00
BA-411	Serrinha – Barrocas	18,00
BA-S/C	Acesso a Nordestina	1,50
BA-046	BA-242 – Sede de Itaberaba (acesso)	2,50
BA-093	Simões Filho (BR-324) – Dias D'Ávila	24,00
BA-S/C	Acesso II de Itaberaba (Av. Luiz Viana Filho)	2,50
BA-535	Rótula da Ceasa - Entr. Acesso a Camaçari	19,80
BA-330	Jequié – Pé de Serra	69,00
BA-501	Acesso a BR-101 – São Gonçalo dos Campos	4,40
BA-403	Acesso a Sátiro Dias	0,62
BA-231	BR-110 – Paiaíá , Acesso	2,00
BA-084	Santa Amaro – Oliveira dos Campinhos	22,50
BA-386	BR-235 – Pedro Alexandre	16,00
BA-131	BA-052 (Porto Feliz) – Tapiramutá	14,50
BA-421	Mundo Novo – Piritiba	22,00
BA-396	Rio Real – Entr. BR-349 (Itapicuru)	36,20
BA-161	Pilão Arcado – Lagoa do Padre	58,00
BA-131	Piritiba – Porto Feliz	21,00
BA-026	BR-116 – Brejões	22,50
BA-888	BR-116 – Irajuba	8,50
BA-120	Valente, Passagem área Urbana e acesso ao Aeroporto	6,10
BA-244	BA-142 – Cascavel	4,30
BA-270	Potiraguá – Rio Pardo	21,50
BA-161	Pilão Arcado – Povoado de Passagem	34,20
BA-235	BA-752 (Acesso a Pilão Arcado)	30,30
BA-465	Missões do Aricobé – Angical	31,70
BA-220	Cícero Dantas – Pov. São João da Fortaleza (Emergencial)	8,30
BA-S/C	Chorrochó – Barra do Tarrachil	26,00
BA-799	BA-052 (Lagoa dos Borges – Soares)	12,00
BA-S/C	BR-101 – Serra Grande	10,00
BA-491	Santo Estêvão – Pedra do Cavalo	11,00
	<b>Subtotal</b>	<b>819,32</b>
RODOVIA	TRECHO (PREMAR)	EXTENSÃO (km)
BA-148/432	Irecê – Povoado de Carne Assada (BA-242)	139,80
BA-172/160	BA-242 (Javi) – Santa Maria da Vitória – Xique - Barra	254,02
BA-148	Entr.BA-242 - Entr.BA-152 – Livramento de Nossa Senhora – Brumado	288,30
	<b>Sub Total Premar</b>	<b>682,12</b>
<b>TOTAL</b>		<b>1.501,44</b>

Fonte: SEINFRA/Derba



Em 2010, o Premar atingiu 57% da meta física, com a conclusão dos serviços de restauração de 682km de rodovias, de um total de 1.196km previstos no Programa, que conta com recursos de US\$ 186 milhões para a execução. Desse valor, US\$ 86 milhões são do Estado e US\$ 100 milhões oriundos do financiamento contratado com o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento – BIRD.

Dentre as obras concluídas, merecem destaque as restaurações das BA-148 e BA-432, com 139,8km de extensão, ligando Irecê, na BA 052 (Estrada do Feijão), ao Povoado de Carne Assada, no município de Seabra, na BR-242, dois importantes corredores rodoviários da Bahia, com um tráfego diário de mais de 500 veículos.

A microrregião de Irecê é responsável pela produção de feijão, café, hortifrutigranjeiros e mamona, sendo a BA-052 a principal via de escoamento e que há mais de 30 anos não passava por maiores intervenções necessárias à sua conservação.

Cabe ressaltar a conclusão da BA-172, com 254km, que liga a BR-242 à BR-349, restaurada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. Com um tráfego diário de aproximadamente mil veículos, esse trecho é importante rota de articulação da região Oeste com a região Sudeste da Bahia, além de ser passagem para o Centro-Oeste do país. A recuperação, cujo contrato inclui a manutenção por cinco anos, beneficia os

municípios de Santa Maria da Vitória, Santana, Serra Dourada, Tabocas do Brejo Velho e Brejolândia.

Também foram restauradas, em 2010, as principais vias de acesso às indústrias localizadas no Centro Industrial de Aratu e no Polo Industrial de Camaçari, com investimentos de R\$ 10 milhões, provenientes do orçamento da Superintendência de Desenvolvimento Industrial e Comercial – SUDIC.

Foi concluída a restauração da ponte sobre o Rio Tiririca, na ligação dos municípios de Conde e Esplanada, com 11m de extensão e investimento de R\$ 515 mil, e viabilizada a recuperação de outras seis pontes, totalizando 188m, com investimento de R\$ 4 milhões, por meio da celebração de convênios com os municípios de Vereda, Lajedão, Medeiros Neto, Ibirapôã, Alcobaça e Senhor do Bonfim.

#### **Obras de Infraestrutura Rodoviária em Andamento**

– Estão em execução obras de recuperação totalizando 2.570km, dos quais 1.670km estarão concluídos até abril de 2011, apoiadas com recursos do BIRD/Premar, do BNDES, de convênios celebrados com a União, do Tesouro do Estado e provenientes dos *royalties* do petróleo.

As obras concluídas e em andamento totalizam 4.071km em 2010, correspondente a 41,3% da malha rodoviária pavimentada de 9.857 km existente em 2007, contribuindo

BA-233 – Trecho Entroncamento BR-324 – Pé de Serra

Agecom





## QUADRO 1

CONSERVAÇÃO DE RODOVIAS  
Bahia, 2007–2010

SERVIÇO	EXTENSÃO (km)			
	2007	2007	2008	2009
Conservação e Reparos	7.240	14.810	20.647	13.011

Fonte: SEINFRA/Derba

para consolidar o programa de restauração de rodovias implantado nos últimos quatro anos.

### CONSERVAÇÃO DE RODOVIAS

Em 2010, a SEINFRA deu sequência ao programa de conservação da malha rodoviária, com a melhoria das condições de tráfego de 13.011km, proporcionada pela reestruturação das Residências de Manutenção do Derba, com a incorporação de 230 equipamentos ao seu parque de máquinas e a ampliação do número de operadores devidamente treinados, bem como o repasse de recursos que garantiu o suprimento de insumos.

A conservação compreende a realização de serviços de manutenção preventiva e corretiva, e inclui a execução de reparos no revestimento das rodovias, sejam elas pavimentadas ou com revestimento primário (cascalho), implantação de placas de sinalização vertical e execução de sinalização horizontal, entre outras ações.

As providências adotadas permitiram que a atividade de conservação fosse realizada em ritmo acelerado, visando a melhoria da malha rodoviária estadual, que apresentava condições ruins em 90% de sua extensão, em 2007. A manutenção de 13.011km, realizada em 2010, com uma redução de 37% na demanda dos serviços, em relação a 2009, demonstra os resultados da ação do Governo do Estado, com a finalidade de disponibilizar rodovias com boas condições de trafegabilidade e, principalmente, mais seguras.

### CONCESSÃO DO SISTEMA BA-093

Convencionou-se denominar “Sistema BA-093” o complexo rodoviário formado por trechos das rodovias es-

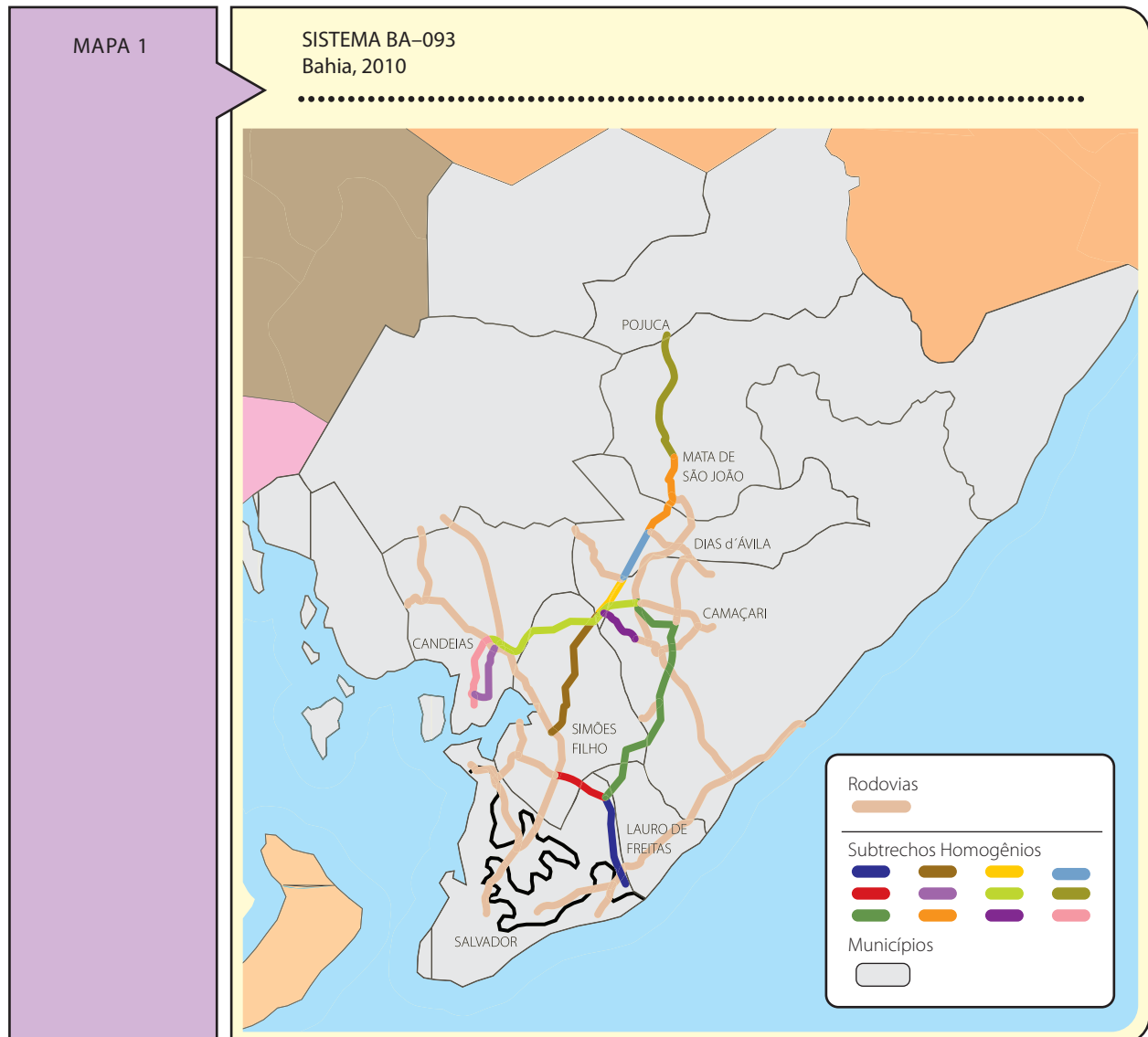
taduais BA-093, BA-512, BA-521, BA-524, BA-526 e BA-535, inseridos na região do Polo Industrial de Camaçari.

Em função da frequente necessidade de reestruturação e readequação desse sistema, que se localiza na região por onde circula a maior parte das riquezas produzidas no Estado, bem como pela importância na interligação da área com o restante da Bahia e do País, o Governo do Estado decidiu efetivar a concessão do Sistema BA-093 à iniciativa privada. O processo foi iniciado com a celebração do Convênio de Cooperação Técnica com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES e a International Finance Corporation – IFC, tendo como objeto a preparação dos estudos necessários à estruturação e contratação da concessão.

No âmbito estadual, a SEINFRA e a Secretaria da Fazenda – SEFAZ foram responsáveis pela coordenação dos estudos de engenharia, tráfego e modelagem. A concessão engloba os serviços de operação, manutenção e ampliação da capacidade de tráfego de 121,45km, visando a melhoria do transporte de cargas nas principais vias de escoamento da produção industrial baiana, que há mais de 30 anos demandava tais intervenções. Os investimentos previstos são de R\$ 850 milhões, a serem desembolsados nos próximos 25 anos.

Vale destacar que esta concessão foi a única no Brasil, seja em âmbito estadual ou federal, que não mereceu qualquer tipo de demanda administrativa ou judicial que retardasse a conclusão do processo, apesar da inédita disputa entre nove participantes no leilão realizado na Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros de São Paulo.

Celebrado o contrato, em setembro de 2010, a Concessionária Bahia Norte iniciou os serviços de tapa-buracos nas BA-526, BA-093 e BA-535, a implantação de sinaliza-



ção horizontal em 39km do sistema e de uma passarela provisória na BA-526, além da recuperação e desobstrução de bueiros e limpeza de faixa de domínio. Foi dado início, também, ao processo de desapropriação de áreas e à construção das praças de pedágio.

## MODAL AEROVIÁRIO

Em 2010, foram restaurados dez aeródromos (Tabela 3) e iniciadas as obras de mais 11, com conclusão prevista dos serviços para o primeiro semestre de 2011. Os aeródromos se encontravam interditados ou com restrições de voo impostas pela Agência Nacional de Aviação Civil – Anac.

O projeto executivo para as obras de melhoramento e ampliação do Aeroporto de Porto Seguro foi aprovado e firmado convênio com o Ministério da Defesa. As obras foram iniciadas em dezembro de 2010, com recursos do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos – PROFAA, no valor de R\$ 7 milhões.

Foram contratadas empresas especializadas, tendo como finalidade a elaboração dos projetos de ampliação da infraestrutura do Aeroporto de Barreiras e de implantação do Novo Aeroporto de Vitória da Conquista. O Governo do Estado decretou de utilidade pública, para fins de desapropriação, as áreas de terra necessárias à efetivação dos projetos.

TABELA 3

RECUPERAÇÃO DE AEROPORTOS – OBRAS CONCLUÍDAS  
Bahia, 2010

MUNICÍPIO	VALOR (R\$ 1.000,00)
Valente	449
Santa Maria da Vitória	485
Souto Soares	680
Ibotirama	632
Irecê	949
Xique-Xique	1.120
Mucugê	594
Prado	2.324
Itaberaba	1.118
Correntina	1.170
<b>TOTAL</b>	<b>9.521</b>

Fonte: SEINFRA/Derba

## MODAL AQUAVIÁRIO

O Derba deu continuidade às intervenções de requalificação dos terminais hidroviários que apresentavam estruturas antigas e precárias, com a execução de obras no Terminal de Camamu, no valor de R\$ 1,8 milhão, com a ampliação do cais, implantação de pas-

sarela e píer de atracação. No Terminal Turístico de Salvador foi realizada uma recuperação integral, com investimento de R\$ 2,5 milhões. Estas intervenções estarão concluídas no primeiro trimestre de 2011. Foi iniciada a implantação do terminal de São Félix do Coribe, com conclusão prevista para o primeiro semestre de 2011 (Tabela 4).

Recuperação do Terminal Turístico de Salvador

Foto: Adenilson Nunes/Agcom





TABELA 4

RECUPERAÇÃO DE ATRACADOUROS – OBRAS EM EXECUÇÃO  
Bahia, 2010

LOCALIDADE	VALOR (R\$ 1.000,00)
São Félix do Coribe	797
Cais de Atracação de Camamu	1.792
Terminal Turístico de Salvador	2.500
<b>TOTAL</b>	<b>5.089</b>

Fonte: SEINFRA/Derba

## ESTUDOS E PROJETOS

A Secretaria de Infraestrutura tem como atribuição a responsabilidade de formular e executar as políticas relativas à infraestrutura de transportes, energia e comunicações.

Cabe ressaltar que as atividades referentes à elaboração de estudos e projetos foram intensificadas desde 2007, para criar uma Carteira de Projetos para apoiar a execução de obras e definir diretrizes voltadas à implementação de políticas, bem como para captar recursos em instituições de crédito, nacionais e internacionais.

### CENTROS LOGÍSTICOS INTEGRADOS

Não se pode conceber uma infraestrutura, principalmente de transportes, sem que esteja relacionada a uma cadeia logística que lhe dê suporte, especialmente quando se trata de viabilizar a produção, o escoamento e a comercialização, porque o fator transporte é uma das variáveis essenciais analisadas para decisões referentes à logística.

A logística se constitui, portanto, da conjugação de duas atividades: o transporte e o armazenamento das cargas. Contudo, nas últimas décadas, a atividade tem envolvido, cada vez mais, as ações de beneficiamento como fracionamento, triagem, embalagem, etiquetagem, montagem e customização, agregando valor às mercadorias. Essas atividades são realizadas em centros de distribuição dispersos espacialmente em relação às fábricas, quando é mais fácil e econômico o transporte dos produtos desmontados. Baseado neste diagnóstico, a SEINFRA, por intermédio da Su-

pet, vem atuando para viabilizar a implantação de Plataformas e Centros Logísticos em locais estratégicos do Estado.

**Centros Logísticos de Feira de Santana e de Itabuna** – Concluídos os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental.

**Centro Logístico de Vitória da Conquista** – Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental em andamento. Está sendo conduzido pela Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia – SEI, com a participação de técnicos da Secretaria do Planejamento – SEPLAN e da SEINFRA.

**Plataforma Logística Multimodal do São Francisco** – Encontram-se em fase de elaboração os estudos de viabilidade para a implantação da plataforma em Juazeiro.

### PROJETOS DE ENGENHARIA E ESTUDOS AMBIENTAIS

Encontram-se em fase de elaboração 32 projetos básicos e finais de engenharia e foram concluídos sete. Destes, três são de rodovia, compreendendo 83,3km, um é de ponte e três de Terminais Rodoviários e Hidroviários. Na área ambiental foram realizados estudos, análises, solicitações de licenças e de anuências.

### OUTROS ESTUDOS

**Estudo do Comércio Exterior do Estado da Bahia** – Concluído o estudo que tem como objetivos identificar as car-

gas do Estado relacionadas com o comércio exterior que utilizam outros portos; determinar os portos utilizados, seu volume em termos de tonelagem e valor comercial; verificar as causas que levam os exportadores/importadores a utilizarem portos situados em outros estados e definir meios de atração destas cargas para a Bahia.

**Termos de Referência** – Em 2010 foram elaborados Termos de Referência para três Planos Diretores:

- Plano Diretor de Logística de Transportes do Estado da Bahia;
- Plano Diretor de Transporte Aquaviário da Baía de Todos os Santos;
- Plano Diretor do Sistema de Transportes Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado da Bahia.

## EXPANSÃO DA OFERTA DE GÁS NATURAL

A Companhia de Gás da Bahia – Bahiagás definiu como desafio expandir a oferta de gás no interior do Estado e nos segmentos comercial e residencial, implantando melhorias na gestão e consolidando o compromisso com a sustentabilidade.

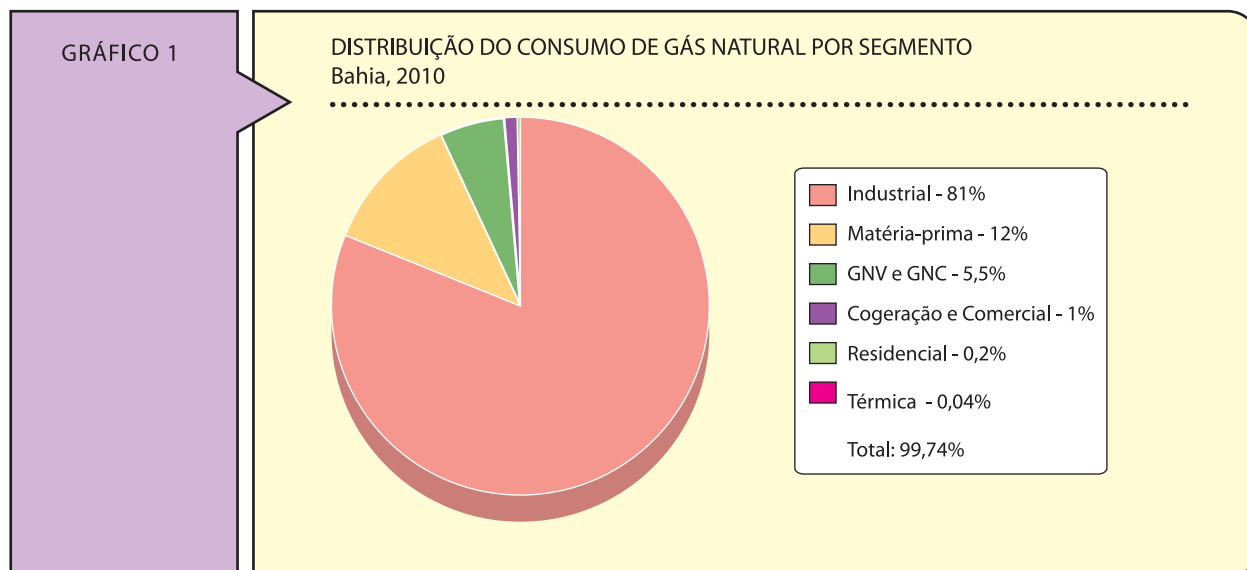
No seu plano de expansão, a empresa manteve o incentivo ao consumo do gás natural através da diversificação

de uso – como matéria-prima industrial, gás natural veicular (GNV) e na cogeração – como forma de aumentar a competitividade dos diversos segmentos produtivos.

O gás natural representa 13,6% da matriz energética baiana, com mercado industrial muito desenvolvido e com grandes possibilidades de crescimento, seja através da ampliação de plantas existentes ou do consumo de novas indústrias, como vem ocorrendo nos Territórios de Identidade Litoral Sul e Extremo Sul, com a entrada em operação do Gasoduto da Integração Sudeste-Nordeste – Gasene.

Até novembro de 2010, a média de consumo aumentou 18%, se comparado a 2009, acompanhando a retomada da atividade econômica. Na distribuição por segmento, o consumo da indústria representa 81% das vendas, seguido do segmento matéria-prima com 12% e o automotivo respondendo por 5,5% (Gráfico 1). Apesar dos segmentos comercial e residencial apresentarem consumo menor, se comparados aos outros, houve crescimento significativo em 2010. O comercial passou de 5.882m<sup>3</sup>/dia em 2009, para 6.665m<sup>3</sup>/dia em 2010, representando um aumento de 13,3%, e o residencial, de 1.232m<sup>3</sup>/dia em 2009, para 1.586m<sup>3</sup>/dia em 2010, com uma expansão de 28,7%.

Operando em Salvador e mais 17 municípios, a empresa comercializou, até novembro de 2010, um volume mé-



Fonte: SEINFRA/Bahiagás

dio de 3,6 milhões de m<sup>3</sup>/dia. No mesmo período, faturou R\$ 1,1 bilhão, com um resultado líquido de R\$ 114,8 milhões. Até o fim do exercício, está previsto alcançar um faturamento de R\$ 1,3 bilhão e um lucro líquido de R\$ 122 milhões.

A base de clientes da Bahiagás obteve expansão em comparação com 2009, passando de 27.613 para 29.014 contratos, o que resulta de uma política de comercialização e dos investimentos realizados na implantação de gasodutos, cuja malha distribuidora atingiu 596km.

O segmento residencial apresentou o maior crescimento. Em 2009 eram 27.290 as unidades contratadas, alcançando 28.780 até novembro de 2010, dos quais 5.173 já consumindo o gás natural (Gráfico 2).

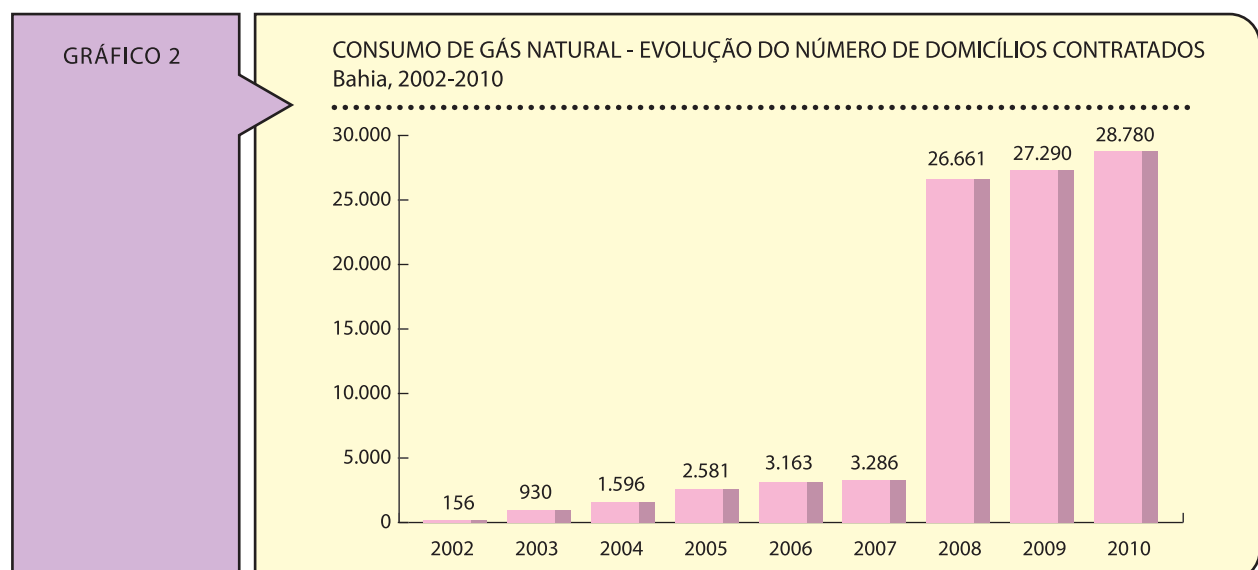
Quanto ao segmento automotivo, a Bahiagás tem contrato com 110 postos, sendo que 67 já comercializam o GNV, correspondendo a 5,5% do volume de gás distribuído em 2010.

O segmento comercial também apresentou um aumento de clientes em relação a 2009, passando de 119 para 155. Atualmente, a Bahiagás atende alguns dos principais *Shopping Centers* de Salvador.

Em continuidade ao plano de expansão do sistema de distribuição de gás canalizado, a empresa realizou uma pesquisa de mercado nos principais municípios do trajeto cortados pelo Gasene, para avaliar o perfil das empresas e o mercado potencial de gás natural. Os atendimentos serão feitos a partir de *city-gates* situados em Eunápolis, Itabuna e Mucuri.

Como resultado de parcerias firmadas com a Secretaria de Indústria, Comércio e Mineração – SICM, Secretaria de Turismo – SETUR, Câmaras de Comércio e Indústria, instituições de ensino, organizações empresariais e mídia local, foram realizados seminários, *workshops*, feiras e exposições, envolvendo os diversos segmentos da sociedade, com a finalidade de ressaltar a importância de uso do gás natural e sua importância no desenvolvimento econômico local.

Como consequência desta estratégia de expansão no interior do Estado, um posto de GNV entrou em operação no município de Itabuna e, brevemente, clientes-chave como grandes empresas multinacionais estarão consumindo gás natural. Em 2011, a Bahiagás estará distribuindo gás natural em Eunápolis e Mucuri, onde existem grandes investimentos na área de celulose.



Fonte: SEINFRA/Bahiagás