

**2º Rodada de Discussão do tema “Sistemas estruturantes de logísticas de transportes”, em 07/06/2022.**

**Convidado: Paulo Villa - Associação de Usuários dos Portos da Bahia (USUPPORT)**

A apresentação de Paulo Villa foi intitulada “Soluções Urgentes para o rompimento do Ciclo de Pobreza da Bahia”. Ele escolhe dois grandes projetos que considera essenciais para serem abordados na apresentação. Projetos esses que julga capazes de romper com o ciclo que dá o título da apresentação.

Ressalta logo no início a necessidade de diferentes agentes da sociedade civil baiana unir forças para realização desses e de outros projetos. Antes de falar sobre os projetos, foi dado um panorama com alguns dados sobre a evolução de alguns indicadores nos últimos anos. Indicadores econômicos (variação de 2009 a 2019): PIB, Indústria de transformação, dados de movimentação de carga e indicadores de comércio exterior. A Bahia apresentou desempenho pior que a média do Brasil e que a média do Nordeste em todas as variáveis.

Foi apresentado também um comparativo entre os principais estados do nordeste (BA, PE e CE) em algumas variáveis. A participação da Bahia no total do Nordeste é superior à participação dos demais em todas as estatísticas apresentadas – PIB da agricultura, PIB da indústria extrativa, PIB da indústria de transformação, corrente de comércio exterior, número de empresas que atuam no comércio exterior. No entanto, quando olhamos a quantidade de Berços para Navios Porta-Contêiner Especializados nos anos de 2000 e de 2020, percebemos a defasagem em termos de infraestrutura de transportes. Nenhum dos três estados possuía berços desse tipo em 2000. Em 2020, o Ceará tinha quatro, Pernambuco três e a Bahia apenas um.

### **Fuga de Carga**

Paulo Villa apresentou alguns dados do que chamou de fuga de cargas da Bahia. São mercadorias produzidas no estado que são escoadas por portos não baianos.

Essa fuga é estimada em seis milhões de toneladas, o que corresponde a 45% sobre o total de portos organizados. Tratando-se apenas da produção de soja baiana para exportação, 25% é escoada pelo porto de Itaquí. Tratando-se exclusivamente da carga

containerizada, 25% dela (1,3MMT) "foge" em direção a terminais do sul-sudeste. Chama atenção que as grandes distâncias do estado, somado à grande predominância do modal rodoviário seriam fatores que dificultariam o transporte de cargas para outros estados, sobretudo do nordeste. No entanto, passaram a ser uma barreira para essas cargas serem transportadas para a Baía de Todos os Santos.

Fortaleza, Pecém e Natal captam 73% das frutas baianas. Elas saem por Salvador apenas como alternativa, caso não consigam sair por um desses três portos.

O caso das frutas é especialmente emblemático. Sob o aspecto do transporte terrestre, essa fuga de carga das frutas significa que 500km está perdendo para 900km. Sob o aspecto marítimo, o transporte das frutas é feito com navios pequenos e com guindaste próprio (os mais caros operacionalmente). Os portos mais competitivos para frutas no Nordeste são os de Fortaleza e Natal, que curiosamente não possuem terminal de contêineres.

Portanto, a fuga das cargas de frutas ocorre, curiosamente, em direção a terminais cujo custo, tanto da operação portuária quanto do transporte de caminhão do polo produtor até o porto, é bastante alto. Isso ocorre porque os grandes terminais de contêineres do NE não conseguem absorver a carga, embora tenham linhas regulares para os mesmos destinos e tenham navios que permitem menores custos de operação. No ranking dos estados brasileiros em movimentação de contêineres, a Bahia caiu de sexto para nono lugar no período 2004-21. Fomos ultrapassados por MA, PE e CE. O crescimento baiano exibido no período foi abaixo do crescimento nacional.

A Usuport apresenta o que considera **Investimentos Estratégicos Essenciais Urgentes**:

- 1) FERROVIÁRIO: Modernização do Corredor Minas-Bahia da FCA
- 2) PORTUÁRIO: Implantação do 2º Terminal de contêineres do Porto de Salvador
- 3) RODOVIÁRIO: Ampliação de capacidade da BR-116 e BR-324 (Via Bahia); BR-242 (entre Luís Eduardo e BR-116); BR-324 e BR-407 (entre Feira de Santana e Juazeiro); BR-101 (entre BR-324 e Eunápolis).

Argumenta que tais investimentos não dizem respeito apenas a uma questão de eficiência, mas também de segurança.

**Corredor Minas Bahia FCA 2.375km (1.800km Bahia) – descritivo e comentários:**

Concessão até 2026 ao grupo VLI, o “braço logístico” da Cia Vale. Possui 600 km desativados na Bahia. O que ainda está em operação está em condições precárias. Os trechos desativados são: Esplanada-Alagoinhas (86 km), Propriá-Esplanada (344 km) e Petrolina-Senhor do Bonfim (159 km).

Por que o investimento na FCA?

- A Bahia necessita de ferrovia para o seu desenvolvimento e alavancar a competitividade das empresas. Há uma demanda potencial: Portos e terminais da BTS movimentaram 38MMT de cargas que chegaram a eles quase sem utilizar a FCA (que movimentou 120 mil toneladas).
- Há vinte anos a Bahia tem a expectativa do fim da concessão, cujo contrato subtraiu - em vez de agregar - valor à logística baiana.
- Há ativos valiosos, 2.375km de faixa de domínio com áreas antropizadas que estão semi-abandonados. Isso indica potencial desperdiçado.
- O tamanho do mercado e das distâncias na Bahia ampliam a necessidade e a urgência de um transporte ferroviário moderno e operacional.
- O fluxo de cargas entre Grande BH e Grande SSA é dos maiores do país.
- Temos também uma mineração pujante no estado da Bahia.
- Estudo da EPL mostra que os carregamentos no corredor Minas-Bahia são razoavelmente expressivos para 2035. O que indica que há demanda, caso seja recuperada a FCA. O volume movimentado é superior a 25MMT por ano, considerando somente carga geral.

#### **Cronologia apresentada por Villa, apresentando fatos da concessão:**

1996 - 2020 - FCA não conserva a via permanente do Corredor Minas Bahia; deterioração reduz segurança, trechos, cargas e clientes;

2017 - FCA propõe renovação antecipada de toda a concessão (2026 a 2056), sem melhorias no corredor Minas Bahia;

2019 - 2020 - ANTT estuda a proposta (última das renovações);

2021 - ANTT abre Audiência Pública; diante de complexos problemas, ANTT solicita à FCA novos estudos, entregues em dezembro de 2021;

2022 - FCA reconhece que não atendeu à BA. MINFRA/SNTT e ANTT concluem que o corredor Minas Bahia não será incluso na renovação antecipada, por não haver

"vantajosidade". Contudo, não "bate o martelo". MINFRA empenhado em solucionar Bahia.

**Villa faz uma defesa de quais devem (ou deveriam) ser os próximos passos:**

- Posicionamento das necessidades da Bahia até agosto de 2022. É preciso união focada de todos os agentes envolvidos;
- Até outubro de 2022, a ANTT deve finalizar o processo de Audiência Pública, encaminhar ao MINFRA, que por sua vez remete-o ao TCU;
- TCU deve aprovar total ou parcialmente a minuta do aditivo, possivelmente com correções; assina-se ou não o aditivo em 2023;
- 2023 a 2026 será o período de transição;
- A partir de 2026, teremos um novo modelo com ou sem a VLI, concessionado ou autorizado, total ou parcial ou Operador Ferroviário Independente (OFI).

**A VLI declara que:**

- Se não tiver a renovação da FCA, está preparada para atuar apenas como OFI;
- MINFRA quer construir solução confortável para a Bahia.

**Novo Terminal de Contêineres no Porto de Salvador**

O Porto de Salvador possui uma infraestrutura privilegiada que está sendo subutilizada. Ele possui: excelente acessibilidade (BTS); clima favorável (capacidade de operar 365 dias no ano); rapidez de entrada e saída do porto; segurança; confiabilidade (do ponto de vista dos armadores); custos baixos (praticagem, rebocadores, etc.). O Porto de Salvador está dentro de uma baía com águas profundas e possui 2400m de quebra mares subutilizados (90% da movimentação concentram-se em dois trechos).

A proposta da Usuport é fazer um terminal de transbordo na parte interna do porto de SSA. Esse terminal seria elegível pra receber *mother-vessels*. São navios de 400m de comprimento, que fazem a descarga num porto (importação), nesse mesmo movimento são carregados (exportação), sendo as cargas distribuídas em navios menores, geralmente por cabotagem. Ter um porto capaz de receber *mother-vessels* seria estratégico para o Brasil, pois o Oceano Atlântico Sul é o único do planeta que não recebe navios desse tipo. Hoje, temos um sistema de "pinga-pinga" dos navios. Eles

chegam com mercadorias com destino a diversos portos, parando em cada um. Tal sistema é ineficiente.

### **Característica do Terminal:**

Cais de 1.000m; Área de 30 ha; Profundidade de 20m (hoje ela oscila entre 12m e 15m) Isso permitiria operações rápidas e, devido às condições naturais e infraestrutura já existente no porto de Salvador, demanda investimentos menores que 400 milhões de dólares. A título de exemplo e comparação, a Cosco investe hoje no Peru a construção de um porto de contêineres de três bilhões de dólares.

Um Estudo de Viabilidade Técnica realizado pela Usupport e doado à CODEBA aponta que o novo terminal garantiria navegação segura para o maior navio porta-contêiner do mundo, que possui 470m de comprimento (registrado no PIANC, mas que ainda não está operando). O estudo atesta que o porto de Salvador apresenta canal natural profundo e sem assoreamento. Aponta também que por ser uma área antropizada, os impactos ambientais e hidrodinâmicos ficariam restritos à obra de dragagem, cujo volume atingiria sete milhões de metros cúbicos.

### **Análise que a Usupport faz em relação aos impactos da Ponte SSA-Itaparica**

Segundo a Usupport, a Ponte SSA-Itaparica tem alguns efeitos negativos. Ela restringe o diâmetro para manobra de navios, impactando os custos de manobra em até 30%. Há impacto também na via expressa - Deve aumentar significativamente o congestionamento. Assim como a via expressa, trecho da BR-324 também será impactado. Nenhuma dessas estruturas poderá ser alargada. Haverá consequências devido à relativamente reduzida altura da ponte, especialmente na ocasião de manutenção de plataformas de petróleo.

### **Viabilidade Econômica e de Mercado e possíveis barreiras**

Villa descreve um exemplo do que seriam possíveis operações no Porto de Salvador, no modelo de *mother-vessels*.

- Longo curso: Salvador – Shangai
- 12.000 desembarcados e 12.000 embarcados por semana = 1.248.000 TEUs por ano
- Carga local estimada = 5%

- Cabotagem/Transbordo: um serviço norte e dois sul
- 11.400 desembarcados e 11.400 embarcados por semana = 1.185.600 TEUs por ano
- Total = 2.433.600 TEUs por ano = 1.460.000 contêineres aproximadamente

A cabotagem atual é de apenas 15 milhões de toneladas por ano, ou seja, representaria um salto não apenas qualitativo como quantitativo. Haveria mais disponibilidade para novos serviços dentro do novo modelo. Ele é possível de ser operado, há viabilidade tanto técnica quanto de mercado.

O porto de Santos não deixaria de ser o principal. Sendo a principal região produtora, exportadora e importadora, continuaria tendo a maior movimentação. Inclusive poderia se beneficiar da nova configuração, por ser mais racional. Possivelmente, a nova configuração também poderia fazer emergir um novo mapa da cabotagem e uma realocação industrial. Haveria também um choque de escala, diminuindo o "pinga-pinga". As barreiras que o novo terminal de transbordo irá enfrentar são empresas que não querem competição, além de estados que não querem ceder.

### **Desafio portuário do Brasil:**

Melhorar o ranking de competitividade. Hoje somos o 104º em eficiência de serviços portuários (Banco Mundial, 2019) e o 48º índice de conectividade do mundo (UNCTAD, 2018). Villa faz menção que esses dois rankings são baseados em carga containerizada. O Brasil tem alguma eficiência na distribuição de granéis, o problema está concentrado nos terminais de contêineres.

### **Diagnóstico da Usuport:**

#### 1) Competição Reduzida:

- Transportadores marítimos concentrados em três grupos no mundo e apenas quatro transportadores no BR
- Terminais e berços com baixa oferta (seis grupos) = barreira para novos transportadores. A pouca oferta e as barreiras à entrada não levam à eficiência, segundo Paulo Villa.

#### 2) Rotas Marítimas Ineficientes:

- Configuração antiga (modelo "pinga-pinga").

- Terminais com baixa eficiência

#### **Soluções propostas pela Usupport:**

- Adequação dos terminais existentes e novos terminais
- Otimização da Infraestrutura

O segundo terminal de contêineres de SSA contempla os dois itens. A BTS não é a única do Brasil elegível para ter terminais com linhas diretas (abrigoando mother-vessels). Ceará e Santa Catarina possuem condições, mas Villa aposta na Bahia pelas razões já expostas. O mercado brasileiro tem condições de alocar cinco linhas diretas no modelo do exemplo exposto, mas é preciso fazer diversos arranjos na logística e infraestrutura. A Bahia pode sair na frente nessa iniciativa.

#### **Questões e/ou comentários:**

Ronald Lobato defende a necessidade de uma mudança no Planejamento Territorial do Brasil, com uma maior distribuição ao longo do território nacional, o que reforça a importância das conexões leste-oeste. Acredita que a concentração econômica no Sudeste tornou-se disfuncional, mas se mantém por forças políticas. A Bahia tem sido continuamente “escanteada” pelo Planejamento Nacional, apesar de suas vantagens naturais, daí ser necessário um grande esforço suprapartidário para fazer o enfrentamento político.

Villa diz que as duas propostas trazidas por ele, ferroviária e portuária, vai à direção do que Ronald falou (da mudança da lógica do planejamento territorial). Ronald diz que está participando de uma iniciativa para uma proposta de planejamento para o estado. Diz que é preciso aproveitar as redes já existentes. Um dos pontos da proposta se refere ao beneficiamento dos potenciais produtivos do interior. Outro ponto refere-se à autossuficiência energética via fontes renováveis.

Gabriel ressalta que o desempenho econômico de Pernambuco e Ceará, mais destacado entre os estados do Nordeste, foi articulado com estratégias de desenvolvimento da Logística.

Villa comenta ainda que a rede rodoviária do Nordeste está conectada com a Transnordestina, que tem bitola de 1,60m. Esta última está ligada à ferrovia Norte-Sul, que por sua vez está conectada a redes ferroviárias e rodoviárias do Sul e Sudeste. Estamos em relativo isolamento em relação aos demais estados. Se nada for feito, a fuga de cargas será ainda maior. Reforça, por fim, o caráter suprapartidário de um movimento urgente e necessário.