

APONTAMENTOS PARA O DESENVOLVIMENTO DA BAHIA

1ª EDIÇÃO - DEZEMBRO 2022



Gerar apontamentos para uma estratégia de desenvolvimento da Bahia a médio e longo prazos, objetivando reduzir as desigualdades, enfrentar a pobreza e fomentar o crescimento econômico com preservação ambiental.



RESUMO EXECUTIVO

A SEI apresenta a síntese dos primeiros resultados do Pensar a Bahia, projeto que reúne reflexões propositivas sobre temas estratégicos para o desenvolvimento do estado.

Com a contínua colaboração de especialistas e gestores, este projeto oferece, em permanente atualização, apontamentos para a tomada de decisão.

DESTAQUES

- LOGÍSTICA DE TRANSPORTES
- ECONOMIA DE BAIXO CARBONO
- AGRICULTURA FAMILIAR E MÉDIA PRODUÇÃO AGRÍCOLA
- CAPTAÇÃO DE RECURSOS EM BANCOS OFICIAIS E OUTRAS FONTES
- CADEIAS GLOBAIS DE VALOR E INSERÇÃO DA BAHIA

RESPONSÁVEIS PELOS TEMAS

- Cadeias globais de valor e inserção da Bahia – Urandi Roberto Paiva Freitas (SEI)
- Sistemas estruturantes de logística de transportes – Aline Patrícia Virgílio (SEI) e Gabriel Barbosa (SEI)
- Agricultura familiar, média produção agrícola, mudanças climáticas e políticas públicas – César Vaz de Carvalho.
- Economia de baixo Carbono - Rita Pimentel (SEI) , Anderson Gomes de Oliveira (SEI) e Adriano Mascarenhas (SEI)
- Captação de recursos em bancos oficiais e outras fontes – Handerson Jorge Dourado Leite (SECTI)

ATUAL PANORAMA DA BAHIA

- Tendência de isolamento
- Fuga de cargas
- Impasse da FCA
- Perda de dinamismo econômico em relação aos demais estados do NE



ESTRATÉGIA LOGÍSTICA

- Integração das ferrovias baianas às principais ferrovias nacionais
- Salvador como hub regional
- "Rótula da Bahia"



PROPOSTAS DE SUPERAÇÃO DO ISOLAMENTO

- Corredor Minas-Bahia
- Novos Terminais Portuários na BTS
- Ligação FIOLE-FICO
- Articulação Ferroviária BTS-Mara Rosa (GO)



APONTAMENTOS

- Logística como prioridade nos investimentos para o desenvolvimento da Bahia
- Criação de instituição que articule logística e desenvolvimento regional

BAHIA: ESPAÇO ESTRATÉGICO DO TERRITÓRIO NACIONAL

- A Bahia possui uma localização estratégica que permite interações promissoras tanto com os diversos territórios do Brasil como com o resto do mundo.
- As vantagens de localização da Bahia proporcionam grandes oportunidades. A ampliação dos sistemas ferroviários e portuários do estado é um caminho promissor para consolidar o desenvolvimento regional.
- Com uma nova estratégia que priorize o sistema ferroviário para o transporte de cargas pesadas por longas distâncias, utilizando o conceito das rotas de seda, pode-se promover de forma mais equilibrada e acelerada o desenvolvimento do território nacional.
- Isso irá possibilitar a movimentação de cargas (importação e exportação), estimular a produção, atrair investimentos, gerar empregos e reduzir as desigualdades regionais na Bahia e no Brasil.



ISOLAMENTO DO PONTO DE VISTA LOGÍSTICO

- Ao Norte - Ausência de grandes vias de conexão com o restante da região NE do país; Ferrovia Transnordestina sem conexão com a Bahia.
- A Leste - Cabotagem incipiente.
- Ao Sul - Desgaste e obsolescência da FCA e gargalos na BR-116 e BR-101.
- A Oeste - Carência de grande via para escoamento da produção mineral e para competir pelos grãos do Centro-Oeste brasileiro.

Principal consequência: fuga de cargas

- 25% da soja baiana é exportada pelo porto de Itaquí.
- 1,3 mi de toneladas de carga containerizada da Bahia são direcionadas aos portos do Sul e do Sudeste.
- 73% da produção da fruticultura baiana para exportação é escoada por portos do CE e RN.
- 100% da produção mineral e de grãos que poderiam escoar por portos baianos e sistema mais eficiente e econômico de transportes escoam pelos portos do Sul, Sudeste e Norte.

Impasse com a FCA

Apesar do estado de abandono, a VLI, que administra a ferrovia, tenta uma renovação antecipada da concessão, deixando para trás a malha baiana e propondo ao Estado, a título de indenização, investimentos pontuais e de baixo valor.

OPORTUNIDADES PARA O DESENVOLVIMENTO DO SETOR DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA

1. Integração das ferrovias baianas aos portos e principais ferrovias do país

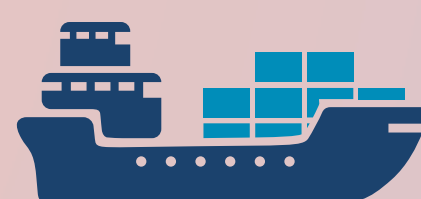
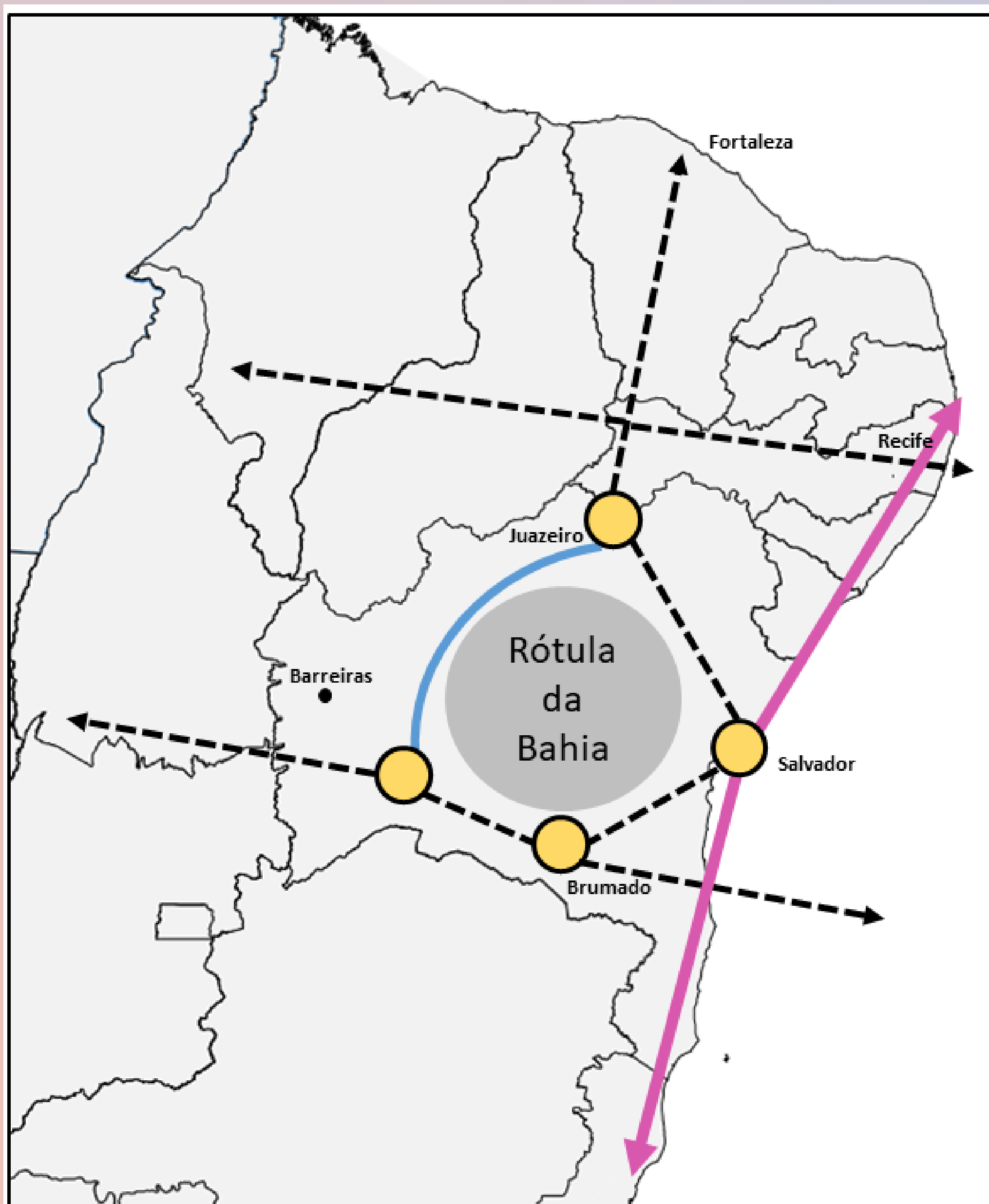
- Os projetos de construção/recuperação de ferrovias na Bahia devem estar integrados aos demais projetos do Brasil com bitola larga.
- A possibilidade de articulação da FIOB com a FICO e os portos da Baía de Todos os Santos (BTS) ampliará a integração do estado com o agronegócio do Centro-Oeste brasileiro e com os mercados internacionais.
- A ligação Belo Horizonte-BTS fortalecerá a Bahia como um corredor logístico de cargas oriundas do Sudeste brasileiro com destino para o Nordeste.
- Apesar de termos a certeza de que teremos a construção do TUP da Bamin, é preciso fortalecer o projeto de construção do Porto Sul.
- É importante que haja uma ligação da BTS com Juazeiro/Petrolina para atender à produção de frutas e minérios e articular com a Ferrovia Transnordestina.

2. Salvador como *hub* regional

- Apesar do desgaste de sua infraestrutura de transporte, a Bahia ainda faz o papel de intermediária dos fluxos entre Nordeste e Sudeste. Novos investimentos consolidariam tal posição.
- Esse contexto cria possibilidades da Bahia se tornar um dos principais *hubs* logísticos do Nordeste. A BTS pode abrigar portos capazes de receber navios de longo curso capazes de fazer toda carga e descarga necessária em determinados portos para serem redistribuídos a outros terminais via cabotagem (*mother-vessels*) e operar linhas diretas.

RÓTULA DA BAHIA

- A conjunção articulada dos projetos propostos serão capazes de formar nós logísticos - estruturados próximos aos principais polos produtivos baianos - articulados em rede, tendo como ponto de referência a Macrorregião SSA-FSA (o nó principal) - Rótula da Bahia.



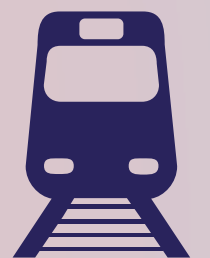
Corredor Minas-Bahia

- O fluxo de cargas entre a Grande Belo Horizonte e a Grande Salvador é dos maiores do país. Além do expressivo setor mineral dos dois estados, há intenso fluxo de granéis líquidos e de carga geral, em ambos os sentidos.
- O ramo ferroviário do corredor BA-MG é justamente a FCA, que hoje está deteriorada e obsoleta.
- A elaboração de um novo projeto ferroviário para interligar Bahia e Minas Gerais com bitola larga, assim como sua ligação com as principais ferrovias do país, torna-se imperativa.

Novos Terminais de Contêineres na BTS

- Existem duas propostas para construção de um grande terminal de contêineres na BTS. Elas não são necessariamente excludentes.
- Uma das propostas é a construção de um porto localizado na Ponta do Dourado, Recôncavo baiano.
- A outra proposta, trazida pela Usuport, em fazer um terminal de transbordo na parte interna do porto de SSA.
- As duas propostas seriam elegíveis para receber *mother-vessels* e operar linhas diretas.
- A Baía de Todos os Santos possui uma excelente acessibilidade, clima favorável, rapidez de entrada e saída, segurança, confiabilidade, custos baixos e um excelente calado natural.

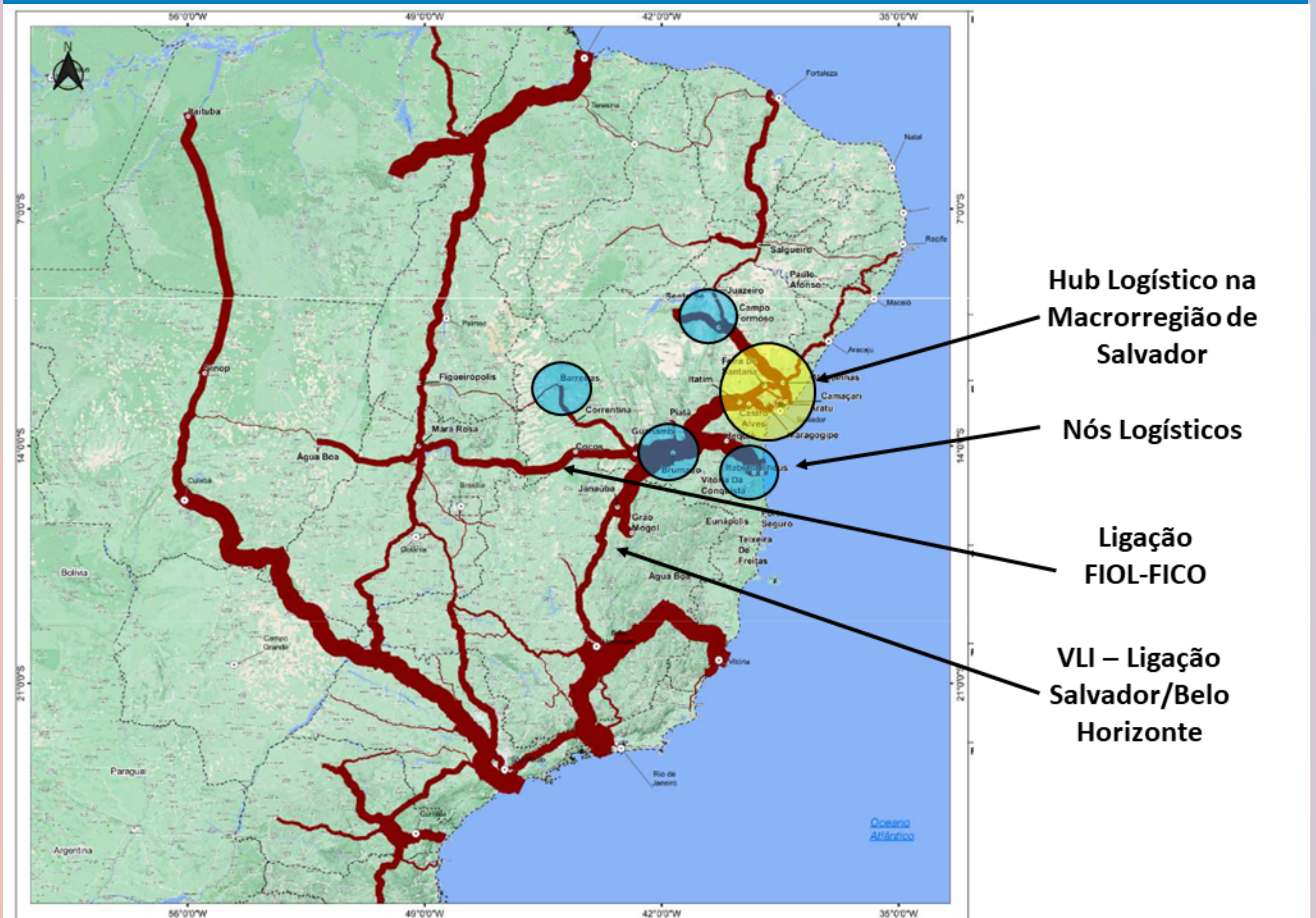
Ligação FIOI-FICO



- Interligar a FIOI à FICO no município de Mara Rosa (GO) para tornar a FIOI mais competitiva, visto que esse trecho a torna ainda mais próxima dos centros produtores de grãos do Centro Oeste quando comparado com o trecho de interligação previsto com a Ferrovia Norte Sul (FNS), em Figueirópolis (TO).

Confira abaixo a projeção do carregamento ferroviário para 2035, realizada pela Fundação Dom Cabral. No mapa estão inseridas as principais ideias pensadas como estratégicas e também as intervenções capazes de superar o isolamento logístico.

CARREGAMENTO FERROVIÁRIO TOTAL (CG+GL+GSA+MF): BRASIL 2035



DOIS CENÁRIOS PODEM SER PROSPECTADOS:

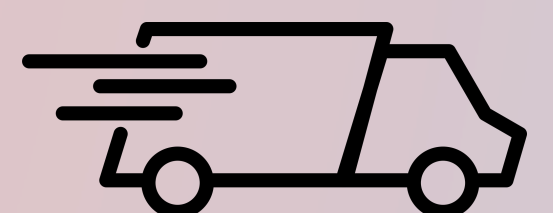
Cenário base (futuro sem mudanças)

- Maior dependência com relação ao eixo Sul-Sudeste e reforço do desenvolvimento concêntrico a essas regiões.
- Perdas e reduções nas oportunidades de atração de investimentos no estado.
- Manutenção ou piora nas taxas de criação de empregos, geração de renda e arrecadação.
- Continuidade ou aprofundamento da fuga de cargas.
- Os altos custos de transporte para exportar ou importar, nacional e internacionalmente, insumos e mercadorias, inviabilizando diversos programas e projetos potencialmente viáveis na região.

Cenário de inversões estruturais

- A Bahia, consolidando-se como polo distribuidor de cargas entre Nordeste e o centro-sul, contribuiria com a redução de custos de produção e de circulação de mercadorias no Brasil, desafogando atuais estrangulamentos nos maiores portos do país, tanto no Norte quanto no Sul e no Sudeste.
- Caso torne-se *hub* regional, a Bahia teria capacidade de atuar, inclusive como pioneira, em linhas diretas, operadas por *mother-vessels*: depende de melhorias na sua infraestrutura ferroviária, rodoviária e de maior capacidade portuária, em especial terminais de contêineres.
- A macrorregião formada por Salvador, Feira de Santana e circunvizinhanças tem potencial de atrair fluxos e induzir a criação de Centros de Distribuição de mercadorias (CDs) em “nós logísticos” localizados no interior da Bahia, notadamente em Juazeiro-Petrolina (PE); Ilhéus-Itabuna; Caetité-Guanambi e Barreiras, interiorizando o desenvolvimento no estado, expandindo para outras regiões imediatas.

- Os nós logísticos também poderiam viabilizar núcleos de desenvolvimento ao longo dos corredores de conexão, admitindo as ferrovias e rodovias como *locus* de transporte de insumos, produtos, equipamentos e mercadorias.
- Atração de mais investimentos em cadeias produtivas de maior valor agregado e geração de empregos de maior qualificação, contribuindo para o aumento da renda e para o desenvolvimento socioeconômico regional ao longo de todo território abrangido pelo sistema.
- Maior integração da Bahia nos fluxos de mercadorias e capitais, possibilitando articular-se com os avanços em ciência e tecnologia em perspectivas nacional e internacional.
- Elevação da capacidade de arrecadação e da realização de novos investimentos para qualificar o desenvolvimento das pessoas e dos negócios no estado.
- Geração de um novo ciclo de desenvolvimento para o estado, superando as tendências de desindustrialização e as altas taxas de desemprego.
- Estabelecimento de um vetor de desenvolvimento produtivo (básico, beneficiamento, industrialização, comércio e serviços) contra as tendências atuais de concentração, com base no desenvolvimento da tecnologia de comunicação e possibilidades de descentralização das aplicações tecnológicas, sua gestão, e metodologias de produção de módulos de produção com base em tecnologias de “sofisticação e simplificação” na produção de máquinas e ferramentas.



- Investimentos em logística devem ser considerados estratégicos para o desenvolvimento socioeconômico da Bahia, com prioridade na tomada de decisões no âmbito político.
- Necessário incrementar ações de articulação com representações de distintos setores da sociedade para gerar uma rede técnica colaborativa e respaldar a tomada de decisão.
- Fundamental a busca por convergência sobre o tema e o agrupamento de forças políticas locais e regionais.
- Necessária a criação de uma instância político-administrativa com visão de desenvolvimento regional para avançar em conhecimentos, com os setores interessados sobre o tema e oferecer subsídios para as decisões políticas.
- Criação de arcabouço institucional que defina condições, regule e planeje os investimentos e projetos no setor de logística no estado – marco legal e regulatório, plano estadual estratégico ferroviário (PEEF), entre outros.
- Reforçar grupos técnicos que aprofundem estudos sobre temas ligados a sistemas ferroviários, de portos, aeroportos e serviços correlacionados ao desenvolvimento regional para definir ações transversais e gerar políticas públicas.
- Dar sequência aos estudos desenvolvidos pela Seinfra, CBPM, Seplan e SEI, associados a instituições nacionais e estaduais que lidam com o tema da infraestrutura e correlatos.
- Avançar nas relações internacionais com investidores e estudiosos sobre as experiências nos assuntos transversais acerca dos papéis da logística de transportes para o desenvolvimento.
- Estimular o desenvolvimento de mais estudos, projetos e plataformas colaborativas para reforçar os diálogos e proposições com os agentes públicos e privados nessa área, a exemplo dos projetos Logística de Transportes e Pensar a Bahia, abrigados na Plataforma SEIColab.

IMPORTÂNCIA DO TEMA

O Brasil tem compromissos com a redução dos gases de efeito estufa. Os níveis de emissão da Bahia são muito parecidos com os do Brasil.

QUESTÕES CRÍTICAS E POTENCIALIDADES

A descarbonização deve ser um projeto transversal na mitigação e adaptação das mudanças climáticas

7 ENERGIA LIMPA
E ACESSÍVEL



13 AÇÃO CONTRA A
MUDANÇA GLOBAL
DO CLIMA



CO₂



11 CIDADES E
COMUNIDADES
SUSTENTÁVEIS

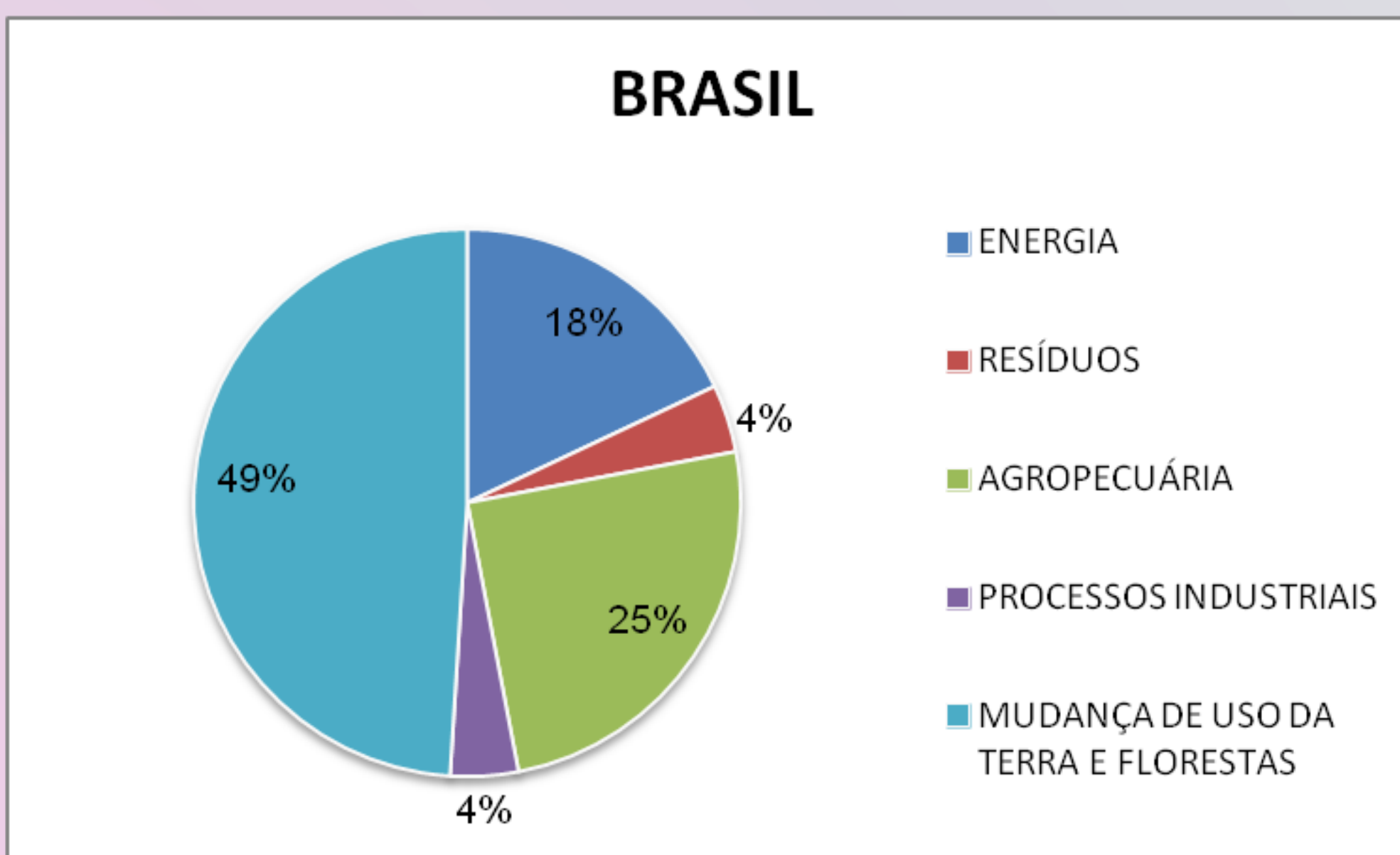
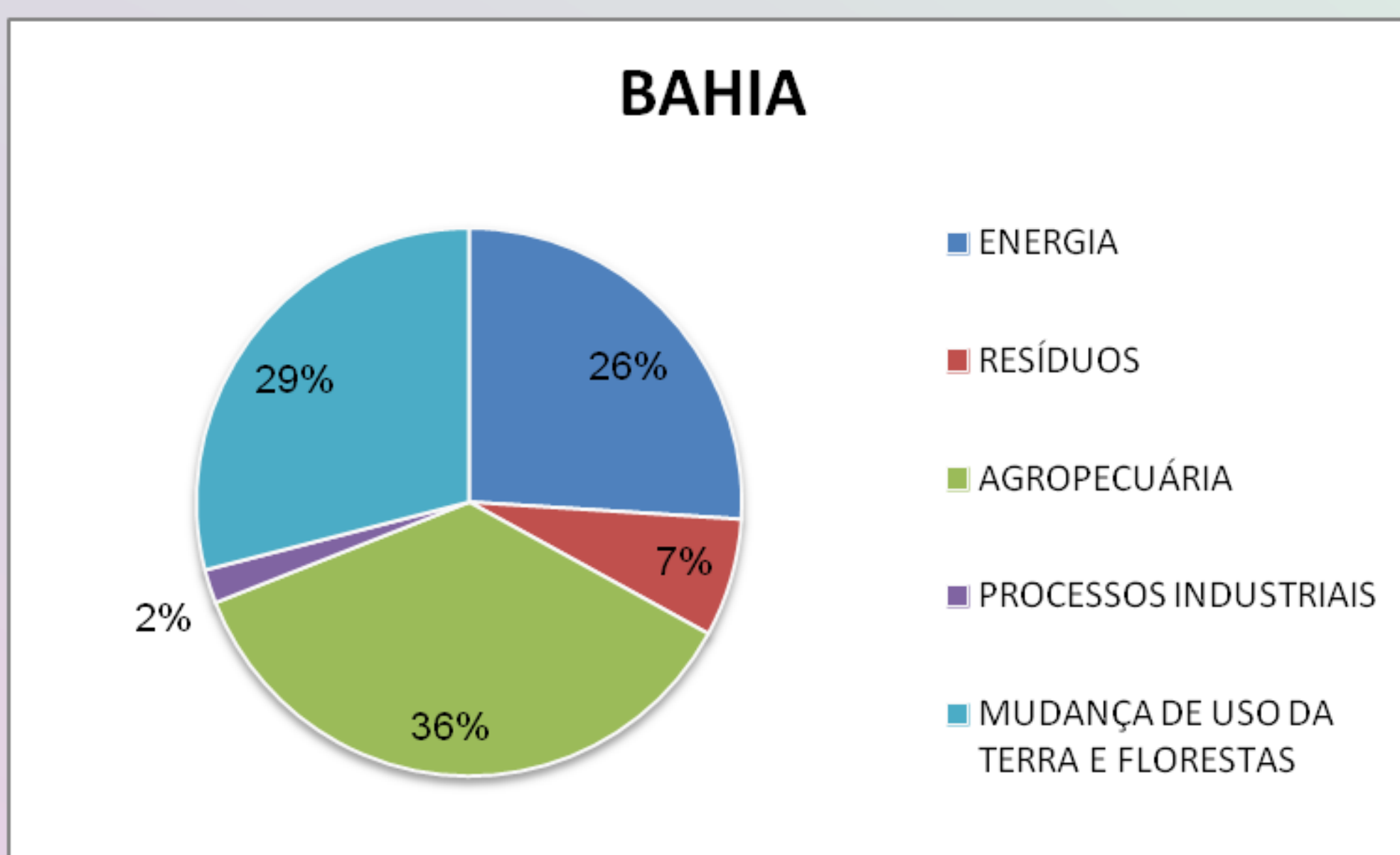


APONTAMENTOS

Definir políticas que atendam às diversidades e integrem as estratégias institucionais

- Quando se fala em economia de baixo carbono ou economia descarbonizada, a ideia é que as atividades econômicas sejam alicerçadas em fontes de energia que produzam baixos níveis de emissões de Gases do Efeito Estufa (GEE).
- Existem duas formas para alcançar tal objetivo: primeiro, o mercado de carbono, que corresponde à negociação dos créditos do carbono; o segundo, a descarbonização das atividades que ocorrem no estado, priorizando a implementação da economia de baixo carbono.
- O Brasil possui um papel importante nas reduções e mitigação do GEE nos acordos internacionais, como o Acordo do Clima de Paris (COP21), a COP26, de Glasgov, e a COP27, do Egito.
- A Bahia participou da construção da política nacional do meio ambiente.
- Foi realizado um primeiro inventário das emissões do GEE da Bahia, via ICLEI. Em junho de 2022, a Secretaria do Meio Ambiente (Sema) lançou o Inventário de Gases de Efeito Estufa do Estado da Bahia, melhorando significativamente as informações, gerando subsídio para o Plano de Ação Climática do Estado e elaboração de sua Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC).
- A descarbonização não se refere apenas a reduzir emissões, mas também a reduzir o uso de combustíveis fósseis e outras fontes que emitem o GEE.

Os dados do inventário brasileiro e dos estados estão presentes na plataforma SEEG, Sistema de Estimativas de Emissões e Remoções de Gases de Efeito Estufa. Os níveis de emissão da Bahia são muito parecidos com os do Brasil. Ambos têm como principal fonte de emissão a mudança do uso da terra, a segunda é a agropecuária.



- A descarbonização e a mitigação não podem ser desvinculadas do contexto da mudança climática, estando relacionadas à redução de emissões de carbono na nossa agenda.
- As discussões no Brasil estão muito relacionadas a precificar carbono. Mas isso não é o fundamental, deve-se concentrar esforços nas discussões sobre processos de adaptação à mudança do clima.
- A produção de energias renováveis, a exemplo da solar e eólica, demandam o uso de componentes básicos cuja constituição depende do uso da mineração, atividade altamente poluidora.
- Outro ponto crítico é o prazo para um projeto de carbono gerar um retorno financeiro. A duração de um projeto de reflorestamento de carbono, por exemplo, é de 30 anos, com verificações a cada cinco anos.
- Atualmente, só um território baiano é validado para projetos de carbono, que é a região da APA do Pratigi. Mas outras regiões do estado atenderiam a critérios de elegibilidade para receber projetos.
- O Brasil tem a maior incidência de radiação solar por m² do planeta, sendo a Bahia o estado de maior incidência, o que reforça seu potencial para a geração de energia elétrica fotovoltaica.



- Identificar áreas para implementação de projetos de descarbonização, verificar quais são elegíveis e antes de implementar relatar às entidades nacionais que atuam no mercado de carbono.
- Agrupar cidades com quantidades de resíduos que viabilizem projetos de queima de metano (CH₄). Criar cooperativas e gerar um único aterro.
- O semiárido é uma região com potencial para utilizar a adaptação como forma de mitigar problemas causados pelas mudanças climáticas, com potencial para a geração de energia solar e eólica.
- Estimular os agricultores por meio do financiamento de agricultura de baixo carbono, atraindo-os para essa área de descarbonização.
- Fomentar a produção de hidrogênio verde no estado.
- Incentivar a microgeração, tanto eólica quanto solar, no comércio, nas residências, na indústria. Ação de grande potencial para reduzir as emissões do grupo 2, emissões indiretas causadas pelo consumo de energia elétrica comprada da grade do Sistema Interligado Nacional (SIN).
- Incentivar a geração da biomassa, que além de trabalhar mais a pró-sustentabilidade, seu ciclo de vida é mais compatível e tem a capacidade de sequestrar carbono.

- O Estado também precisa ter uma estrutura de informação suficiente para balizar os critérios de definição do teto de emissões e da cotação de preços, que se adapte a cada setor produtivo.
- Desenvolver projetos que possam gerar crescimento para a região, trabalhar na esfera da conservação e trazer alternativas de renda e de recomposição de passivo ambiental, principalmente para a agricultura familiar.
- As melhores estratégias para trabalhar com o mercado de carbono nos territórios envolvem conhecê-las mais a fundo. Para isso é importante dialogar com a população e conhecer a dinâmica do local.
- Construir um arranjo institucional local muito bem formatado para ajudar a superar os desafios.
- A Bahia deve elaborar a sua Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC), decidindo em quais setores pode haver reduções. É inevitável que se crie um teto de emissão em cada setor, com a possibilidade de comercialização de emissão entre os setores. A Bahia deve trabalhar com um teto de emissões setoriais.

IMPORTÂNCIA DO TEMA

A agricultura familiar tem grande relevância na Bahia, contribuindo para o abastecimento da população e para a exportação



POLÍTICAS PÚBLICAS ATUAIS

O governo da Bahia tem diversos programas em ação, atendendo a mais de 100 mil famílias atualmente



QUESTÕES CRÍTICAS E POTENCIALIDADES

Diversidade da agricultura familiar, falta de infraestrutura e de coordenação institucional

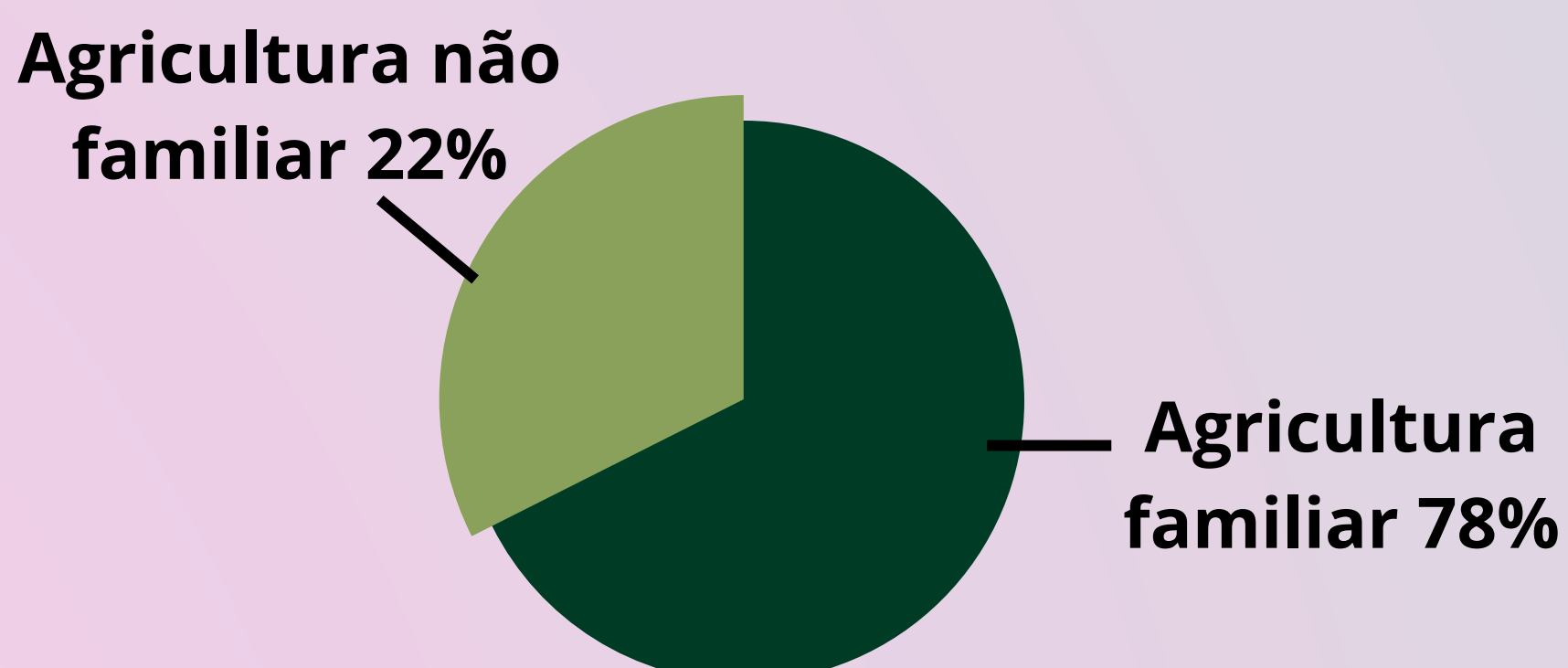


APONTAMENTOS

Definir políticas que atendam as diversidades e integrem as estratégias institucionais

- A Bahia é o estado com o maior número de estabelecimentos da agricultura familiar. São 593.411 estabelecimentos, contribuindo para o abastecimento com alimentos saudáveis e a sociobiodiversidade nos territórios.
- Apresenta diversos tipos de agricultores familiares, devido principalmente à heterogeneidade dos biomas e da diversidade étnica.
- As práticas adotadas pela agricultura familiar são consideradas como uma das melhores formas de uso e ocupação dos solos agrícolas, pois demonstram cuidados maiores com a biodiversidade dos territórios (agricultura regenerativa), além de gerar trabalho e renda.
- A agroindustrialização pode gerar uma “camisa de força” para o pequeno agricultor, pois dentro das tipologias das agriculturas familiares existe um tipo “integrado”. Esse integrado está dentro do agronegócio. Assim, pode gerar dependência dos segmentos a montante e a jusante.

ESTABELECEMENTOS AGROPECUÁRIOS BAHIA (2017)





POLÍTICAS PÚBLICAS ATUAIS

- Programas do Governo da Bahia: Bahia Produtiva; Pró-semiárido; MaisAter; Bahia Mais Forte; Garantia Safra; Biofábrica da Bahia; PROMER; Viva a Feira; SIM; Água Para Todos; e Produto da Agricultura Familiar. Os recursos advindos de tais parcerias visam promover tanto a modernização do processo produtivo e a segurança alimentar e nutricional.
 - Atendendo cerca de 200 mil famílias atualmente.
- ATER - Assistência Técnica e Extensão Rural - atua no cotidiano dos agricultores, construindo soluções tecnológicas e organizativas, atualmente atende a 100 mil famílias. O governo da Bahia, até então, arcou sozinho com o orçamento de ATER, sem apoio do Governo Federal.
- O Serviço Territorial de Apoio à Agricultura Familiar (SETAF) oferta assistência técnica e extensão rural, além de articular diversas políticas públicas para fortalecer a agricultura familiar e promover a inclusão produtiva. Os SETAFs são considerados "braços" da SDR nos territórios.



- A realidade territorial, cultural e étnica da Bahia tornam complexas e desafiadoras a criação e aplicação de políticas públicas para as agriculturas familiares.
- Muitos municípios baianos não possuem indústrias e infraestrutura rural, apontando a agricultura familiar como grande alternativa de renda local.
- As estradas vicinais que dificultam o escoamento da produção,
- Quase 1/3 da população baiana está na área rural; entretanto, a população rural está envelhecendo (60% a 70% acima de 50 anos).
- Outros nós críticos impedem o melhor desenvolvimento do setor.
 - Falta maior integração entre as ações e políticas realizadas pelos agentes públicos e privados e a sociedade civil, dificultando o avanço mais rápido no desenvolvimento rural.
 - Aprimorar o monitoramento e a avaliação de políticas públicas na Bahia, sobre o tema, cujo esforço proporcionaria maior integração das ações nos territórios, maior economicidade e racionalidade.
 - Aumentar o apoio institucional para as prefeituras e melhorar a distribuição de responsabilidades entre os entes da federação.
 - 78% dos estabelecimentos da Agricultura Familiar está no Semiárido, no entanto está presente em todos os territórios e biomas baianos.
 - 36% dos agricultores familiares ainda não sabem ler e escrever, este percentual é maior na faixa acima de 50 anos (71%).



- Fortalecer e ampliar os circuitos curtos de comercialização, além das compras públicas dos produtos da Agricultura Familiar.
- Priorizar soluções para os conflitos de terras, que atingem diretamente os pequenos agricultores.
- Avançar no conhecimento e nas estratégias de produção dos povos tradicionais.
- Fortalecer a questão ambiental aos agricultores, por meio da assistência técnica e da educação não-formal.
- Avançar nas políticas de enfrentamento à insegurança alimentar nas áreas rurais.
- Compreender como funciona o esquema "produção, estoque e logística" para esses agricultores.
- Integrar as políticas públicas dentro das diversidades e ampliar número de famílias atendidas..
- Articular as ações territoriais e a visão estratégica entre as instituições que atuam na agricultura familiar, fortalecendo o caráter cooperativo dentro do processo de desenvolvimento.
- Fortalecer os SETAFs, que passam atualmente por uma defasagem estrutural e de pessoal.
- Implementar uma gestão de informações e conhecimento da Agricultura Familiar junto às ICT e órgãos do governo.
- Apostar na construção e no compartilhamento de tecnologias com a Agricultura Familiar.
- Aprimorar e ampliar a oferta de serviços de ATER.



QUESTÕES CRÍTICAS E POTENCIALIDADES

A relevância da tecnologia e da economia verde estão em destaque na atualidade. A elaboração de bons projetos é um entrave.

CONTEXTUALIZAÇÃO

Financiamento é essencial para alavancar a economia baiana. O BIRD, as PPPs e os FIPs são opções para captação de recursos.



APONTAMENTOS

Investimento em infraestrutura, em economia verde e parcerias com o setor privado são possíveis caminhos para o desenvolvimento do estado.



- Pensar no financiamento é um aspecto chave para alavancar a Bahia, na direção de uma sociedade científica, tecnológica e com justiça social.
- O Brasil tem historicamente problemas estruturais de crescimento, alternando entre períodos de avanço e recessão.
- Assim, apresentamos a seguir algumas estratégias para a captação de financiamento:
 - O Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) oferece financiamento aos entes públicos. O BIRD sinaliza diversas oportunidades para o Brasil, traçando um alinhamento estratégico com o governo.
 - Os Fundos de Investimentos em Participação (FIP) são estruturas regidas pelo direito privado. A Bahia tem capacidade de utilizar os FIPs como estímulo à inovação empresarial.
 - As Parcerias Público-Privadas (PPPs) são mais uma opção de financiamento, com o Estado desempenhando o papel de regulador-pagador dos projetos. Uma PPP é um contrato de prestação de serviço que pode vir acoplado à construção de uma infraestrutura, relacionado às necessidades básicas da população.



- A pandemia e as mudanças climáticas evidenciaram a importância da área tecnológica e da economia verde. Isso pode ser usada a nosso favor, do ponto de vista de oportunidades.
- A elaboração de bons projetos de captação de recursos é um ponto crítico para o desenvolvimento baiano, projetos que se enquadrem na ótica e crivo no seu financiador.
- Na Bahia, o FIP nunca foi utilizado como instrumento de estímulos à inovação.
- PPPs - existem alguns pontos críticos na sua concepção: a necessidade de uma garantia pública por parte dos bancos financiadores; o risco de diminuição da qualidade do serviço, se não houver calibragem nos incentivos; o risco fiscal; além da perda de flexibilidade do governo.
- As vantagens da sua adoção compreendem: o aumento da eficiência na operação e manutenção da infraestrutura; redução dos custos; acesso a fontes adicionais de financiamento; uso eficiente dos fundos públicos; além da melhor gestão e repartição dos riscos.



- Para o desenvolvimento da Bahia, é fundamental que tanto o setor público quanto o privado invistam mais em infraestrutura. O governo da Bahia tem investido e está avançando na Parceria Público-Privada (PPP), entretanto, ainda não é o suficiente.
- Devemos aproveitar a avidez do mundo por projetos ambientais. Assim, sugere-se iniciar as articulações com instituições não governamentais e governos estrangeiros atrelados ao retorno social. Além de buscar expertise em modelagem de projetos.
- Para este projetos de financiamento da economia, o BIRD tem programas de cooperação técnica para a produção de conhecimento em todas as áreas dos entes públicos, e sua prioridade de financiamento são as regiões que possuem os menores IDHs.
- É necessário explorar o FIP como um instrumento à inovação, propondo marcos normativos necessários à validação de um arranjo jurídico-institucional que sirva de base para criação, funcionamento e operação de um FIP baiano, como a FAPESB.



- Contudo, falta à Bahia, dentro da perspectiva estratégica, uma visão que correlacione todos os atores vinculados direta e indiretamente ao crescimento e desenvolvimento via ciência, tecnologia e inovação. Esta estrutura deve ser colegiada, exprimindo-se por meio de um conselho estadual de ciência, tecnologia e inovação.
- Para projetos de PPP:
 - O governo precisa desenvolver capacidades e competências para identificar, preparar, licitar e gerir tais contratos.
 - Capacitar o corpo técnico do estado, gerando uma organização institucional mais robusta e qualificada.
 - Unificar as secretarias que operam as concessões e PPPs.
 - Ter mais pessoas com formação de EPPGG na gestão de contratos. Pessoas com boa remuneração e estabilidade, para manter uma consistência na área.



ECONOMIA BAIANA E CADEIAS GLOBAIS DE VALOR

A economia baiana é a 7^o no cenário nacional, mas ainda é marcada pela concentração espacial e setorial



PRINCIPAIS ENTRAVES E POTENCIALIDADES

Apesar das suas riquezas naturais, a Bahia sofre com a desindustrialização e carência da infraestrutura



APONTAMENTOS

Redução dos encargos fiscais, fortalecimento dos blocos regionais e investimentos



- A Bahia é a 7º economia do Brasil e a 1º do Nordeste. Contudo é marcada por sua concentração espacial e setorial:
 - RMS (química e petroquímica)
 - Oeste (agronegócio, grãos)
 - Extremo Sul (papel e celulose)
- Há concentração também em relação à pauta exportadora: petróleo e derivados, algodão e subprodutos, químicos e petroquímicos, metais preciosos, soja e derivados, que representam 76,1% do total exportado (em valor).
- Alguns elementos da conjuntura internacional, como a pandemia da covid-19 e a guerra entre a Rússia e a Ucrânia, alteraram a dinâmica do mercado. As consequências podem ser o aumento do protecionismo dos países ou a quebra das CGVs, possibilitando a entrada de novos players.
- A inserção do Brasil e da Bahia nas CGVs é fraca, sobretudo, devido às suas estruturas produtivas deficientes e com baixa densidade e diversificação, ocasionando estruturas tecnológicas de baixo dinamismo.





PRINCIPAIS ENTRAVES E POTENCIALIDADES

- Potencialidade: a Bahia possui um dos principais centros de excelência na área de pesquisa em tecnologia e inovação para a indústria no Brasil, o SENAI/CIMATEC.
- É importante ressaltar que a indústria é o principal vetor gerador de PD&I para o sistema produtivo, desempenhando papel estratégico e multiplicador no fortalecimento dos demais setores.
- O estado também possui uma imensa variedade de riquezas minerais, algumas delas insumos chaves para importantes indústrias dentro e fora do Brasil.
- Por outro lado, há fatores que prejudicam nossa competitividade, como a carência de infraestrutura. O resultado é a elevação dos custos de produção e distribuição.
- O estado tem passado por um processo de desindustrialização nas últimas décadas. Com um decréscimo de 32%, no início da década de 1980, para 22%, em 2020, em termos de participação do setor industrial no PIB.
- Algumas mudanças impactaram fortemente na indústria como um todo: os mais recentes exemplos são a saída da Ford e a política de desinvestimento no setor de refino após a privatização da RLAM.



- Intensificar os esforços para a redução do assim chamado “custo Brasil”, em especial por meio de uma reforma tributária.
- Fortalecer os blocos regionais, a exemplo do Mercosul.
- Aumentar a transparência da administração de taxas e encargos fiscais, avançar a agenda de portos, além de aumento da autonomia de portos públicos e TUPs.
- Para a Bahia, acreditamos serem prioritários:
 - Investir em infraestrutura e logística para aumentar a competitividade, atrair novos empreendimentos e reduzir custos de produção.
 - Instalar de Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs).
 - Investir em ciência, tecnologia e qualificação de mão de obra.
 - Estimular à digitalização das empresas em substituição a processos manuais.
 - Reforçar os setores de maior vantagem comparativa e competitiva.
 - Reativar e estimular os distritos industriais.



Adriano Nascimento Mascarenhas (SEI)
Aline Patrícia Santos Virgílio (SEI)
Aline Santos Silva (SEI)
Alynson dos Santos Rocha (UFBA)
Ana Cristina Franco Magalhaes (SDE)
Anderson Gomes de Oliveira (SEI)
André Silva Santos (SDE)
Andrea da Silva Gomes (UESC)
Antoniél Pinheiro de Barros (SEI)
Antônio Alberto Valença (SEPLAN)
Antonio Carlos Tramm (CBPM)
Bernardo Figueiredo (Fundação Dom Cabral)
Bruna Sobral (OCT)
Cesar Vaz de Carvalho Junior
Claudia Matta Costa (SEI)
Claudio Emilio Pelosi Laranjeira (SEI)
Creomar Baptista (SEINFRA);
Deivisson dos Santos Dias (SEI)
Edgard Porto Ramos (SEI)
Edna Maria da Silva (UFBA)
Eduardo Fernandes Barbosa (UFOB)
Eletice Rangel Santos (SEI)
Enézio de Deus Silva Júnior (SEI)
Fabio Lima Sampaio (SEI)
Francisco Lima Cruz Teixeira (UFBA)
Gabriel Oliveira Barbosa (SEI);
Gelson Lapa (Consultor Externo)
Hamilton de Moura Ferreira Júnior (UFBA)
Handerson Jorge Dourado Leite (SECTI)
Henrique Oliveira (UNIFACS)
Hostílio Xavier Ratton Neto (UFRJ)
Jackson De Toni (IBMEC-DF/ENAP)
Jose Augusto de Castro Tosato (SDR)
José Luís Rossi (BID)
Juliana Ramos Oliva (SDE)
Júlio César Azevedo Nóbrega (UFRB)
Leandro Rodrigues e Silva (EPL - COPPE)
Liliane Soares Pagliarini (SEI)
Mara Clécia Dantas Souza (SECTI)
Marco Valério Viana Freire (PGE-BA)
Maria Elisa Huber Pessina (UNIFACS)
Maria Lucia Cunha de Carvalho (SEPLAN)
Mariana Haileia Santos Da Silva (SEI)
Mônica de Moura Pires (UESC)
Osvaldo Livio Soliano Pereira (UFBA)
Patricia Miranda Santos (SEPLAN)
Paulo Henrique de Almeida (SDE)
Paulo Roberto Britto Guimaraes (SDE)
Paulo Roberto Batista Villa (Usuport)
Rafael Antônio Gomes de Vasconcelos (AENFER)
Rafael Fontan (UESB)
Reginaldo Souza Santos (UFBA/UESB)
Renato Baumann (IPEA)
Rita Pimentel (SEI)
Roberto Antonio Fortuna Carneiro (SDE)
Ronald Lobato (Casa Civil)
Rosane Aline dos Reis Pedreira (SEI)
Severino Soares Agra Filho (UFBA)
Thobias dos Santos Silva (Consultor Externo)
Uallace Moreira Lima (UFBA)
Urândi Roberto Paiva Freitas (SEI)
Vitor de Athayde Couto (UFBA)



SEI *Colab*

ESTUDOS COLABORATIVOS