

PDZ

Plano de
Desenvolvimento
e Zoneamento

PORTO ORGANIZADO DE

SALVADOR



2022



APRESENTAÇÃO

O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto Organizado de Salvador administrado pela Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA) foi desenvolvido de acordo com o marco regulatório da Portaria n. 61, de junho de 2020 do Ministério da Infraestrutura (MINFRA) de diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário: Planos Mestres; Planos de Desenvolvimento e Zoneamento e Plano Geral de Outorgas. O PDZ deve estar alinhado à Política Nacional de Transportes, Plano Nacional de Logística e Transportes e Plano Nacional de Logística Portuária, assim como aos planos diretores dos municípios envolvidos.

Figura 1 - Contexto do PDZ



Fonte: Elaboração dos autores, 2020.

O PDZ é o instrumento de planejamento operacional da Autoridade Portuária que contém estratégias, zoneamento, projetos e ações para a expansão e desenvolvimento do porto de forma integrada ao desenvolvimento regional.



Este PDZ foi elaborado a partir de um contrato de prestação de serviço entre a CODEBA e a Fundação Sousândrade, e desenvolvido com as diretrizes de seu Termo de Referência na parceria efetiva dos profissionais da equipe de trabalho da Fundação, junto com os colaboradores da CODEBA e no conhecimento e prática do “estado da arte” da temática sobre planejamento portuário.

O objetivo maior do PDZ é alinhar a missão, visão e valores da CODEBA aos anseios e demandas do desenvolvimento econômico, social e ambiental do estado da Bahia e, nesse sentido, nossos esforços se refletem neste instrumento de planejamento estratégico portuário.



LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Contexto do PDZ.....	2
Figura 2- Metodologia para o desenvolvimento do PDZ.....	17
Figura 3 - Mapa de Localização Geral.....	19
Figura 4 - Mapa de Localização do Porto Organizado de Salvador	20
Figura 5- Carta Náutica do Porto Organizado de Salvador.....	21
Figura 6 - Poligonal do Porto Organizado de Salvador.....	26
Figura 7 - Missão, Visão e Valores da CODEBA.....	29
Figura 8 - Organograma da CODEBA	30
Figura 9 - Estratificação dos Recursos Humanos.....	32
Figura 10 - Governança portuária e desempenho	34
Figura 11 - Micro governança da CODEBA	36
Figura 12 - Linha do tempo do Porto Organizado de Salvador	43
Figura 13 – Área do Porto Organizado de Salvador	49
Figura 14 – Visão Geral do Porto Organizado de Salvador.....	51
Figura 15 – Áreas e instalações afetas às operações portuárias.....	54
Figura 16 – Áreas e instalações afetas às operações portuárias por perfil de carga	56
Figura 17 – Guindastes no trecho de cais compartilhado. Ao fundo instalações de acostagem da Arrendatária TECON.	59
Figura 18 – Área 6.....	60
Figura 19 – Foto da área 19	60
Figura 20 – Corte e Vista tipo do Armazém (s/escala)	61
Figura 21 – Visão Interna do Armazém	63
Figura 22 – Áreas e instalações arrendadas	65
Figura 23 – Croqui esquemático da faixa do cais compartilhado	67
Figura 24 – Áreas disponíveis para arrendamento por perfil de carga	69
Figura 25 – Foto das áreas disponíveis para arrendamento	71
Figura 26 – Áreas e instalações não afetas às operações portuárias.....	73
Figura 27 – Fotos das áreas não afetas	75
Figura 28 – Fotos das áreas não afetas	76
Figura 29 – Contratos de Passagem	79



Figura 30 – Áreas e Instalações Alfandegadas	82
Figura 31 – Áreas de interesse portuário fora do Porto Organizado de Salvador	84
Figura 32 – Planejamento e propostas de ampliação de capacidade – CURTO PRAZO.....	89
Figura 33 – Planejamento e propostas de ampliação de capacidade – MÉDIO PRAZO.....	91
Figura 34 – Planejamento e propostas de ampliação de capacidade – LONGO PRAZO	94
Figura 35 – Unidade de Conservação dentro da APO	95
Figura 36 – Sítio Arqueológico dentro da APO	96
Figura 37 – Localização das subestações de energia	98
Figura 38 – Registro fotográfico das subestações de energia.....	99
Figura 39 – Fotografia dos maiores reservatórios (um superior e dois enterrados) para acumulação de água no Porto Organizado de Salvador	101
Figura 40 – Fotografia do ponto para fornecimento de água aos navios no Porto Organizado de Salvador	101
Figura 41 – Fotografia de parte da estrutura de drenagem pluvial próxima a uma via de acesso no Porto Organizado de Salvador.....	102
Figura 42 – Fotografia da estrutura de armazenagem de água pluvial para fins de reuso	102
Figura 43 – Fotografia da estrutura externa (tubos brancos) de uma das fossas do porto ..	103
Figura 44 - Vias de circulação interna do Porto Organizado de Salvador	117
Figura 45 - Dutovias internas do Porto Organizado de Salvador	121
Figura 46 - Mapa da área de atuação do Complexo Portuário Salvador e Aratu-Candeias...	122
Figura 47 - Mapa das rodovias da hinterlândia na extensão estadual da Bahia	127
Figura 48 - Localização das rodovias e demarcação da hinterlândia do Complexo Portuário de Salvador e Aratu-Candeias	129
Figura 49 - LOS dos acessos rodoviários da hinterlândia	130
Figura 50 - Mapa das condições das rodovias do estado da Bahia	132
Figura 51 - Visão geral da malha rodoviária de acesso ao Porto Organizado de Salvador	133
Figura 52 - Análise Espacial da Projeção do Traçado da Alça Viária Ponte Salvador-Itaparica Visão Geral.....	134
Figura 53 - Acessos da Ponte / SEINFRA-BA	135
Figura 54 - Visão do acesso rodoviário ao Porto Organizado de Salvador.....	136
Figura 55 - Terminais retroportuários do Porto Organizado de Salvador.....	139



Figura 56 - Visão geral da malha ferroviária da FCA, Estados atendidos, e pontos/cidades de referência.....	140
Figura 57 - Visão geral da malha ferroviária da FCA em escala local	141
Figura 58 - Traçado projetado VLT, entorno imediato do porto.....	142
Figura 59 - Sistema de dutovias da RMS	143
Figura 60 - Portos Organizados, e TUPs instalados na Baía de Todos-os-Santos.....	144
Figura 61 - Canal de acesso ao Porto Organizado de Salvador em verde	148
Figura 62 - Bacia de Evolução ao Porto Organizado de Salvador	149
Figura 63 - Área de Fundeio na BTS.....	150
Figura 64 - Área de Fundeio na BTS, visão mais aproximada.....	151
Figura 65 – Mapa da Rede de Transportes de Carga do Brasil.....	159
Figura 66 – Macrozoneamento e Macroáreas	166
Figura 67 – Sistema de Áreas de Valor Urbano Ambiental (SAVAM).....	167
Figura 68 – Zonas de Uso.....	167
Figura 69 – Caracterização da RMS	171
Figura 70 – Terminal de Passageiros, visão a partir de cais de acostagem.....	173
Figura 71 – Polo criativo em construção, visão a partir de cais de acostagem.....	173
Figura 72 – Hub Salvador, instalado no edifício do terminal	174



LISTA DE QUADROS

Quadro 1 -Ficha cadastral, com informações da pessoa jurídica responsável pela administração do porto	23
Quadro 2 -Principais marcos regulatórios	23
Quadro 3 - Modelos de Administração portuária	35
Quadro 4 - Composição do Conselho de Administração.....	37
Quadro 5 - Composição do Conselho Fiscal	37
Quadro 6 - Bloco poder público do CAP do Porto Organizado de Salvador e Aratu-Candeias	39
Quadro 7 - Bloco empresarial do Porto Organizado de Salvador e Aratu-Candeias	39
Quadro 8 - Bloco dos trabalhadores portuários do Porto Organizado de Salvador e Aratu-Candeias.....	39
Quadro 9 - Composição da Diretoria Executiva	41
Quadro 10 – Base CAD.....	48
Quadro 11 – Descrição dos contratos de arrendamento	66
Quadro 12 – Contratos em exploração indireta.....	77
Quadro 13 – Descrição das áreas não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta.....	80
Quadro 14- Agências Marítimas.....	108
Quadro 15- Armadores.....	109
Quadro 16- Despachantes	109
Quadro 17- Operadores portuários e Rebocadores.....	109
Quadro 18- Vistoriador de carga e Manutenção Naval	110
Quadro 19- Praticagem e Sociedades Classificadoras.....	110
Quadro 20- Licenças ambientais e processos de licenciamento do Porto Organizado de Salvador e terminais arrendados.....	112
Quadro 21 - Fotos e Características da via interna do Porto Organizado de Salvador	119
Quadro 22 - Descrição das áreas destinadas para estacionamento	120
Quadro 23 - Descrição das Rodovias, Hinterlândia do Porto Organizado de Salvador.....	128
Quadro 24 - Fotos vias de acesso ao Porto Organizado de Salvador.....	138
Quadro 25 - Áreas de fundeio BTS	152



Quadro 26 - Resumo do Zoneamento Municipal para a Área do Porto Organizado de Salvador	165
Quadro 27 - Síntese do plano de ações para as melhorias operacionais.....	177
Quadro 28 - Síntese do plano de ações para os investimentos operacionais	179
Quadro 29 - Síntese das ações para os acessos	181
Quadro 30 - Síntese das ações de gestão portuária.....	184
Quadro 31 - Síntese das ações de meio ambiente.....	187
Quadro 32 - Síntese das ações que envolvem a relação porto-cidade	189
Quadro 33 - Síntese das ações e investimentos – dimensão financeira	190
Quadro 34 - Síntese das ações e investimentos – dimensão clientes.....	191
Quadro 35 - Síntese das ações e investimentos – dimensão processo.....	192
Quadro 36 - Síntese das ações e investimentos – dimensão aprendizado e conhecimento.	193



LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1- Funcionários por lotação	33
Gráfico 2 - Movimentação geral de carga nos Portos da CODEBA de 2015 a 2020.....	45
Gráfico 3- Movimentação geral e por perfil de carga do Porto Organizado de Salvador entre 2015 e 2020	46
Gráfico 4- Sentido da Movimentação de carga do Porto Organizado de Salvador de 2015 a 2020	46
Gráfico 5 - Total de Movimentação vs Modal do porto	124
Gráfico 6 - Movimentação das Cargas por Modal em toneladas	125
Gráfico 7 - Movimentação das Cargas por Modal em porcentagem	125
Gráfico 8 - Movimentação Portuária de 2020 – BA (toneladas/ano).....	157
Gráfico 9 – Ranking dos Portos por Movimentação 2020 - BA (toneladas/ano)	158
Gráfico 10 – Volume de Importação e Exportação em USD bilhões do estado da Bahia	160
Gráfico 11 – Exportação Total Brasil vs Modal de Transporte utilizado	161
Gráfico 12 – Importação Total Brasil vs Modal de Transporte utilizado.....	161
Gráfico 13 – Comparação da média do PIB per capita de municípios portuários e não portuários.....	162
Gráfico 14 – Comparação da média do PIB per capita com a média da movimentação portuária dos municípios com instalações portuárias	163



LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Coordenadas geográficas da localização do Porto Organizado de Salvador.....	21
Tabela 2 -Área da Poligonal do Porto Organizado de Salvador.....	27
Tabela 3 -Coordenadas geográficas dos vértices em sistema SIRGAS 2000 do Porto Organizado de Salvador.....	28
Tabela 4 -Distribuição de funcionários por área	31
Tabela 5 – Porto Organizado de Salvador	50
Tabela 6 – Relação de identificação nova das áreas vs identificação anterior	52
Tabela 7 – Descrição das áreas afetas às operações portuárias	57
Tabela 8 – Descrição das instalações de acostagem	58
Tabela 9 – Descrição das estruturas de armazenagem	63
Tabela 10 – Descrição das áreas disponíveis para arrendamento	70
Tabela 11 – Descrição das áreas não afetas	74
Tabela 12 – Descrição dos Contratos de Cessão Não Onerosas	76
Tabela 13 – Projeção de demanda: cenário Tendencial (2021-2060).....	85
Tabela 14 - Projeção de demanda: cenário Pessimista (2021-2060)	85
Tabela 15 - Projeção de demanda: cenário Otimista (2021-2060)	86
Tabela 16 – Projeção de demanda de atracações de Navios de Passageiros	86
Tabela 17 - Histórico de consumo de energia (kWh)	97
Tabela 18- Projeção do consumo	100
Tabela 19 – Projeção do consumo anual de água (m ³) para o Porto Organizado de Salvador	103
Tabela 20– Situação da Declaração de Cumprimento – Porto Organizado de Salvador	115
Tabela 21 - Características das rodovias da hinterlândia do Porto Organizado de Salvador	131
Tabela 22 - Condições de infraestrutura rodoviária da hinterlândia do Porto Organizado de Salvador	131
Tabela 23 - Características das vias da hinterlândia do Porto Organizado de Salvador	137
Tabela 24 - Tabela de Cartas Náuticas	146



LISTA DE SIGLAS

AIS – Automatic Identification System
ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres
APA- Área de Proteção Ambiental
APO – Área do Porto Organizado
ARA - Estudo de Análise de Risco Ambiental
BTS - Complexo da Baía de Todos-os-Santos
CAP – Conselho de Autoridade Portuária
CCTV – Closed Circuit Television
CESPORTOS - Comissão Estadual de Segurança dos Portos, Terminais e Vias Navegáveis
CIA - Centro Industrial de Aratu-Candeias
CODEBA - Companhia Docas do Estado da Bahia
COELBA - Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia
CONPORTOS - Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis
DAF – Diretoria de Gestão Administrativa e Financeira
DC - Declaração de Cumprimento
DERM – Diretoria Empresarial e de Relação com o Mercado
DHN – Diretoria de Hidrografia e Navegação
DIP – Diretoria de Infraestrutura e Gestão Portuária
DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EAR - Estudo de Avaliação de Riscos
EMBASA - Empresa Baiana de Água e Saneamento S.A.
FCA - Ferrovia Centro Atlântica S.A.
GAD -Gerência Administrativa
GAE – Gerência de Gestão Estratégica, Riscos e Compliance
GDN – Gerência de Desenvolvimento de Negócios
GIE – Gerência de Infraestrutura
GPA – Gerência do Porto de Aratu-Candeias
GPI – Gerência do Porto de Ilhéus

GPS – Gerência do Porto de Salvador

GRF – Gerência Financeira

IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

IMO - *International Maritime Organization*

INEMA - Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos

ISPC CODE - Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias

LOS - *Level of Service*

LOUOS – Lei de Ordenamento de Uso e Ocupação do Solo

LPS – *Local Port Service*

MATOPIBA – Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia.

MINFRA - Ministério da Infraestrutura

MT – Ministério dos Transportes

MTPA - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

NORMAM – Norma da Autoridade Marítima

PAE - Plano de Ação de Emergência

PDUI - Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado

PEI - Plano de Emergência Individual

PGO – Plano Geral de Outorgas

PHE - Plano Hidroviário Estratégico

PM - Plano Mestre

PNIH - Plano Nacional de Integração Hidroviária

PNL – Plano Nacional de Logística

PNLP - Plano Nacional de Logística Portuária

PSP - Plano de Segurança de Instalação Portuária

PSP – Plano Setorial Portuário

REP - Regulamento de Exploração dos Portos

RMS - Região Metropolitana de Salvador

SAO - Separação de Água e Óleo

SNP - Secretaria Nacional de Portos

SNPTA - Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários

SNPTA - Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários



TCU – Tribunal de Contas da União

TEMADRE - Terminal Aquaviário de Madre de Deus

TPA – Trabalhadores Portuários Avulso

TPC - Terminal Portuário Cotelândia

TRBA - Terminal de Regaseificação de GNL da Bahia

TUP - Terminais de Uso Privado

USIBA - Usina Siderúrgica da Bahia S.A.

VTMS - *Vessel Traffic Management Information System*

VTS – Vessel Traffic Services



SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
1 INFORMAÇÕES GERAIS.....	19
1.1 LOCALIZAÇÃO	19
1.2 DADOS CADASTRAIS	22
1.3 MARCOS LEGAIS	23
1.4 DELIMITAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO	25
1.5 ESTRUTURA ADMINISTRATIVA E DE GESTÃO.....	28
1.5.1 Missão, Visão e Valores	28
1.5.2 Estrutura Organizacional	29
1.5.3 Colaboradores.....	30
1.5.4 Macro Governança	33
1.5.5 Micro Governança.....	36
1.5.6 Transparência	42
1.6 HISTÓRICO	43
1.7 MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS.....	45
2 ZONEAMENTO	48
2.1 ÁREAS E INSTALAÇÕES AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS	52
2.2 ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS ARRENDADAS	64
2.3 ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA ARRENDAMENTO	67
2.4 ÁREAS E INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS.....	72
2.5 ÁREAS E INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS EM EXPLORAÇÃO INDIRETA	77
2.6 ÁREAS E INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA EXPLORAÇÃO INDIRETA	80
2.7 TERMINAIS DE USO PRIVADO DENTRO DA POLIGONAL DO PORTO ORGANIZADO.....	80
2.8 ÁREAS E INSTALAÇÕES ALFANDEGADAS	81
2.9 ÁREAS DE INTERESSE PORTUÁRIO FORA DO PORTO ORGANIZADO	83
2.10 PROJEÇÃO DE DEMANDA	85
2.11 PLANEJAMENTO E ZONEAMENTO PORTUÁRIO NOS HORIZONTES DE CURTO, MÉDIO E LONGO PRAZO.....	87
2.11.1 Metodologia Utilizada	87
2.11.2 Planejamento de Curto, Médio e Longo Prazo	89
2.12 UNIDADES DE CONSERVAÇÃO AMBIENTAL DENTRO DA APO	95



2.13 COMUNIDADES QUILOMBOLAS	95
2.14 TERRAS INDÍGENAS	96
2.15 IMÓVEIS TOMBADOS.....	96
3 INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO.....	97
3.1 ENERGIA ELÉTRICA	97
3.2 ABASTECIMENTO DE ÁGUA.....	100
4 RELAÇÃO SINTÉTICA DOS PROCESSOS E SISTEMAS DE APOIO OPERACIONAL RELATIVOS AO TRÁFEGO.....	105
4.1 SISTEMAS DE APOIO AO TRÁFEGO MARÍTIMO E TERRESTRE	105
4.2 SERVIÇOS DE APOIO AO TRANSPORTE MARÍTIMO E OPERAÇÃO PORTUÁRIA	107
5 LICENCIAMENTO AMBIENTAL.....	111
6 ISPS CODE.....	113
7 VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO.....	116
7.1 VIAS DE CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA	116
7.2 VIAS DE CIRCULAÇÃO FERROVIÁRIA	121
8 ACESSOS TERRESTRES	122
8.1 RODOVIÁRIOS.....	125
8.2 FERROVIÁRIOS.....	140
8.3 DUTOVIÁRIOS.....	143
9 ACESSOS AQUAVIÁRIOS.....	144
9.1 CANAL DE ACESSO	146
9.2 BACIA DE EVOLUÇÃO	148
9.3 ÁREAS DE FUNDEIO	149
9.4 HIDROVIAS.....	152
10 INTERFERÊNCIA DOS PLANOS DIRETORES URBANOS DOS MUNICÍPIOS NAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO.....	153
10.1 COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO DENTRO DAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO.....	153
10.2 RELAÇÃO PORTO-CIDADE.....	154
10.3 PORTO COMO INDUTOR DE CRESCIMENTO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO CONTEXTO ESTADUAL.....	156
10.4 PORTO COMO INDUTOR DE CRESCIMENTO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO CONTEXTO DA CIDADE	160
10.5 INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO URBANO	164
10.6 DESCRIÇÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL	165



10.7 CONSIDERAÇÕES SOBRE A INTERFERÊNCIA DO PLANO DIRETOR	168
10.8 OUTROS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO URBANO DA CIDADE DE SALVADOR.....	169
10.9 AÇÕES DE INTEGRAÇÃO DO PORTO NO PLANEJAMENTO URBANO	172
11 PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS	175
11.1 MELHORIAS OPERACIONAIS.....	175
11.1.1 Resumo – Melhorias Operacionais	176
11.2 INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS.....	177
11.2.1 Resumo – Investimentos Operacionais.....	178
11.3 ACESSOS AO PORTO	179
11.3.1 Resumo – Acessos ao Porto	180
11.4 GESTÃO PORTUÁRIA.....	181
11.4.1 Resumo – Gestão Portuária	184
11.5 MEIO AMBIENTE.....	184
11.5.1 Resumo – Meio ambiente	186
11.6 PORTO-CIDADE	187
11.6.1 Resumo – Porto-cidade.....	189
11.7 INICIATIVAS ESTRATÉGICAS.....	189
REFERÊNCIAS.....	195

INTRODUÇÃO

O planejamento portuário se refere ao processo de definição das localizações, especializações, da quantidade e tipos de portos de uma determinada região do país. Esse processo parte das estimativas de demanda de tráfego e suas perspectivas, do diagnóstico da situação atual dos portos, de estudos e projetos de adequação de capacidade e de estudos de viabilidade econômica, ambiental e social que apoiem a sua implantação. Os resultados se materializam nos Planos de Zoneamento e explicitação das condições de atendimento ao transporte aquaviário, nos Planos Mestres dos portos, planos de investimento e de seu equacionamento financeiro e financiamento (UNCTAD, 1985).

No contexto atual do planejamento portuário se apresentam novas características como personalização em massa, maior segmentação dos mercados, pressão dos usuários por maior flexibilidade, maior confiabilidade dos processos produtivos, menores custos, terceirização e quarteirização de serviços logísticos, integração logística, configurações dinâmicas das redes de logística, aumento do tamanho dos navios, formas de cooperação mais exigentes, fusões e aquisições de empresas do setor portuário e marítimo, consolidação da atuação de operadores portuários globais e de empresas marítimas em operações de transporte intermodal (NOTTEBOOM, 2006). No caso brasileiro, tem-se ainda a deflagração de um processo de alteração das condições de governança e maior participação do setor privado.

O planejamento portuário no Brasil tem apresentado alterações significativas em sua estrutura e características, principalmente, a partir de três marcos institucionais que alteraram a regulação do setor, em 1993 com a Lei n. 8.630 (BRASIL, 1993), que repassou ao setor privado a operação portuária, em 2013, com a Lei n. 12.815 (BRASIL, 2013b), que ratificou essa participação adequando-a à situação o País e, em 2020 com a Lei n. 14.047 (BRASIL, 2020d) que propôs a flexibilização e desburocratização dos portos públicos e alterou alguns dispositivos da Lei n. 12.815.

Mais recentemente em 2007, o Ministério dos Transportes publicou o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), atualizado em 2009 e 2011. Em 2009, a ANTAQ desenvolveu e publicou o Plano Geral de Outorgas (PGO)¹. Em 2012, a então Secretaria Especial de Portos publicou o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), atualizados em 2015 e 2019, e os primeiros Planos Mestres de diversos portos públicos brasileiros. Em 2013, o Ministério dos Transportes publicou o Plano Hidroviário Estratégico (PHE) e a ANTAQ, o Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH). Em 2018, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil publicou a Política Nacional de Transportes (ABTP,

¹ Plano Geral de Outorgas é o instrumento e planejamento de outorgas, direito de exploração, de novos portos ou terminais, públicos ou privados, definindo as áreas a serem destinadas, à exploração portuária, com horizontes de implantação (BRASIL, 2020a).

2015; BRITO, 2011; BRASIL, 2015). Em 2021 foi publicado o Plano Nacional de Logística (PNL) que foi desenvolvido pela Empresa de Planejamento Logístico S.A.

Em 10 de junho de 2020, o MINFRA, pela Portaria nº 61, estabeleceu as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário — Planos Mestres (PM), Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e Plano Geral de Outorgas (PGO).

O Artigo 2 dessa portaria dispõe que o PDZ se constitui no instrumento de planejamento da Autoridade Portuária, contemplando as estratégias e ações para a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das áreas e instalações do porto organizado². O Art. 10 aponta as seguintes diretrizes:



- I - Promoção do desenvolvimento do porto;
- II - Otimização do uso das áreas, das instalações e da infraestrutura do porto;
- III - a adequação das áreas e instalações do porto visando à eficiência das operações portuárias e dos acessos ao porto;
- IV - Integração do porto com os modais de transporte terrestre;
- V - Definição do ordenamento das áreas e instalações do porto conforme as estimativas de movimentação de cargas e passageiros;
- VI - O atendimento às políticas nacionais para o setor portuário, observando, no que couber, as demais políticas para o transporte de cargas, em especial as do transporte aquaviário, de desenvolvimento social, econômico e ambiental;
- VII - O atendimento às projeções de demanda, os cálculos de capacidade e o Plano de Ações e Investimentos estabelecidos no Plano Mestre;
- VIII - As alternativas para a expansão das atividades portuárias, por perfil de carga; e
- IX - Observância aos licenciamentos ambientais (BRASIL, 2020a).

Dessa forma, o objetivo dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento da CODEBA é materializar o instrumento de planejamento dos Portos Organizados de Salvador, Aratu-Candeias e o de Ilhéus, com as estratégias e ações para sua expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das operações portuárias, configurando os portos como integradores logísticos dos diferentes modais de transportes e de plataformas logísticas, contribuindo para a melhoria da relação porto-cidade e configurando os portos como vetores do desenvolvimento econômico regional.

² De acordo com a Lei n. 12.815, o Porto Organizado é um bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária.

A Figura 2 apresenta o modelo metodológico de planejamento e execução do PDZ em suas oito fases distintas e consecutivas.

Figura 2- Metodologia para o desenvolvimento do PDZ



Fonte: Elaboração dos autores, 2021.

Esta metodologia tem suas fases descritas a seguir:

1. Análise de dados históricos: Análise da evolução de movimentações por tipo de carga, destino, origem e instalações no período de 2015 a 2021. Serão utilizadas bases públicas e internas do porto.
2. Diagnóstico organizacional e operacional: Mapeamento das principais características dos portos e seus terminais, consolidação das informações operacionais, análise da infraestrutura, superestrutura e conectividade logística. Análise da estrutura organizacional e do modelo de gestão. Serão realizadas entrevistas estruturadas e semiestruturadas junto a executivos e especialistas dos portos, visitas técnicas e mapeamento dos processos.
3. Avaliação dos planos existentes: análise dos Planos Mestres, do Plano Nacional de Logística e Transporte, PNLP e Plano Diretor dos municípios envolvidos.
4. Análise de demanda: Análise dos determinantes e projeções de demanda de transportes e movimentação portuária. Identificação e prospecção dos principais direcionadores de mercado.
5. Análise do marco regulatório: Análise e adequação no projeto dos efeitos das principais regulamentações da ANTAQ e do MINFRA envolvendo os Planos de Desenvolvimento e Zoneamento.

6. Pesquisa junto aos *stakeholders*: Realização de entrevistas estruturadas e semiestruturada com os principais públicos relevantes da CODEBA, incluindo gestores de instituições públicas e privadas, representantes de associações de classe e de entidades que interajam com a CODEBA e que possam contribuir para o desenvolvimento do PDZ.

7. Construção de uma base de dados georreferenciada: Utilização do Sistema de Posicionamento Global SIRGAS 2000 (Sistema de Referência Geocêntrico para as Américas) para demarcação e utilização do formato shapefile (extensão .shp).

8. Análise do método PFOA (SWOT)³: análise do trabalho realizado no PM de 2018 dos portos da CODEBA para consideração das premissas estratégicas.

9. Elaboração do PDZ: Elaboração e entrega do relatório do PDZ.

O PDZ da CODEBA se estrutura em 11 capítulos, quais sejam: 1. Informações gerais – são informações sobre localização, dados cadastrais, marcos legais, poligonal, estrutura administrativa, histórico e resumo da movimentação; 2. Zoneamento - dispõe sobre o zoneamento de áreas afetas à operação e não afetas, Terminal de Uso Privado (TUP) dentro da poligonal, áreas arrendadas, alfandegadas e de interesse; 3. Instalações acessórias do porto - aborda a temática de energia elétrica, sistemas de abastecimento de água, esgoto e sistema pluvial; 4. Relação sintética dos processos e sistemas de apoio operacional relativos ao tráfego – dispõe sobre sistemas de controle de tráfego marítimo e terrestre; 5. Licenciamento ambiental – descrição da situação das licenças ambientais; 6. ISPS CODE – aborda a situação atual dos certificados de ISPS CODE; 7. Vias de circulação do porto – descrição das vias de circulação rodoviária e ferroviária; 8. Acessos terrestres – dispõe sobre acessos rodoviários, ferroviários e dutoviários; 9. Acessos aquaviários – contempla canal de acesso, bacia de evolução, áreas de fundeio e hidrovias; 10. Interferência do(s) plano(s) diretor(es) urbano(s) do(s) município(s) nas áreas do porto organizado – dispõe sobre o impacto e relação do PDZ com o Planos Diretores e 11. Plano de Ações e Investimentos – detalhamento de planos e projetos de melhorias e investimentos, tanto em gestão, quanto em infraestrutura e relação porto-cidade.

³ SWOT é um acrônimo em inglês para uma metodologia de análise estratégica que analisa as forças, fraquezas, oportunidades e ameaças.

1 INFORMAÇÕES GERAIS

Nesta seção são apresentadas informações relacionadas à caracterização do Porto Organizado de Salvador administrado pela CODEBA, como localização, dados cadastrais, poligonal, principais marcos legais, história do porto, histórico da movimentação portuária e estrutura administrativa e de gestão.

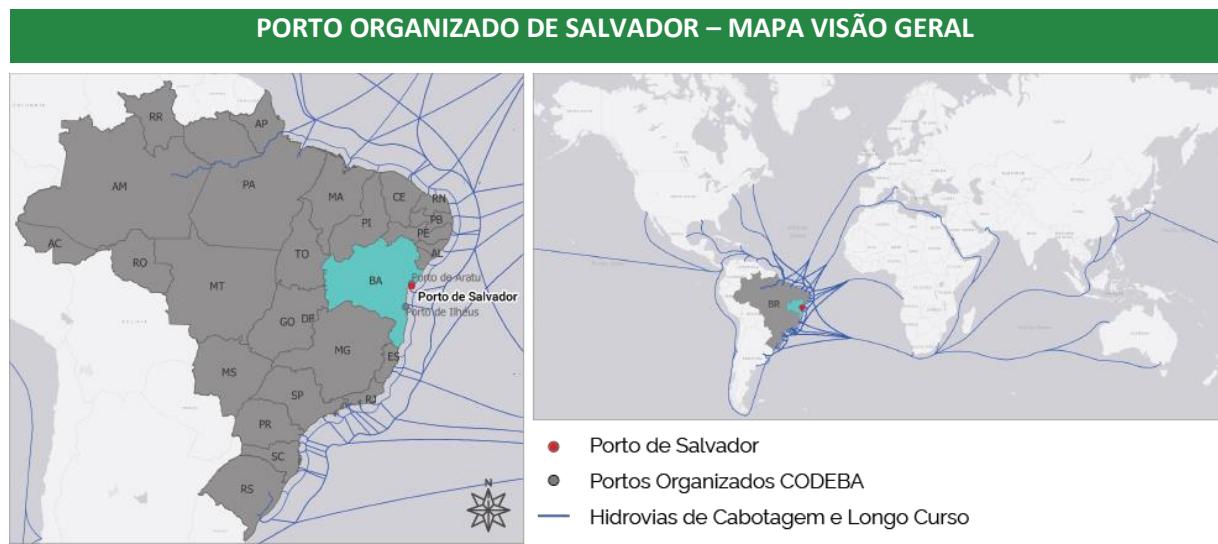
1.1 LOCALIZAÇÃO

O Porto Organizado de Salvador está localizado no estado da Bahia, pertencente à região Nordeste (NE) do Brasil, no Município de Salvador (Figura 3), capital estadual e, também, o centro polarizador da Região Metropolitana de Salvador (RMS).

A RMS é composta de 13 municípios com um total de 3,9 milhões de habitantes (IBGE, 2021), sendo a cidade de Salvador com maior número de habitantes, concentrando quase 73% da população metropolitana com 2,8 milhões de habitantes.

Entre as cidades mais importantes dentro da RMS vale citar o Polo de Camaçari, pelo seu conhecido parque industrial petroquímico, e Candeias, o município sede do Porto Organizado de Aratu-Candeias, outro Porto Organizado sob gestão da CODEBA.

Figura 3 - Mapa de Localização Geral



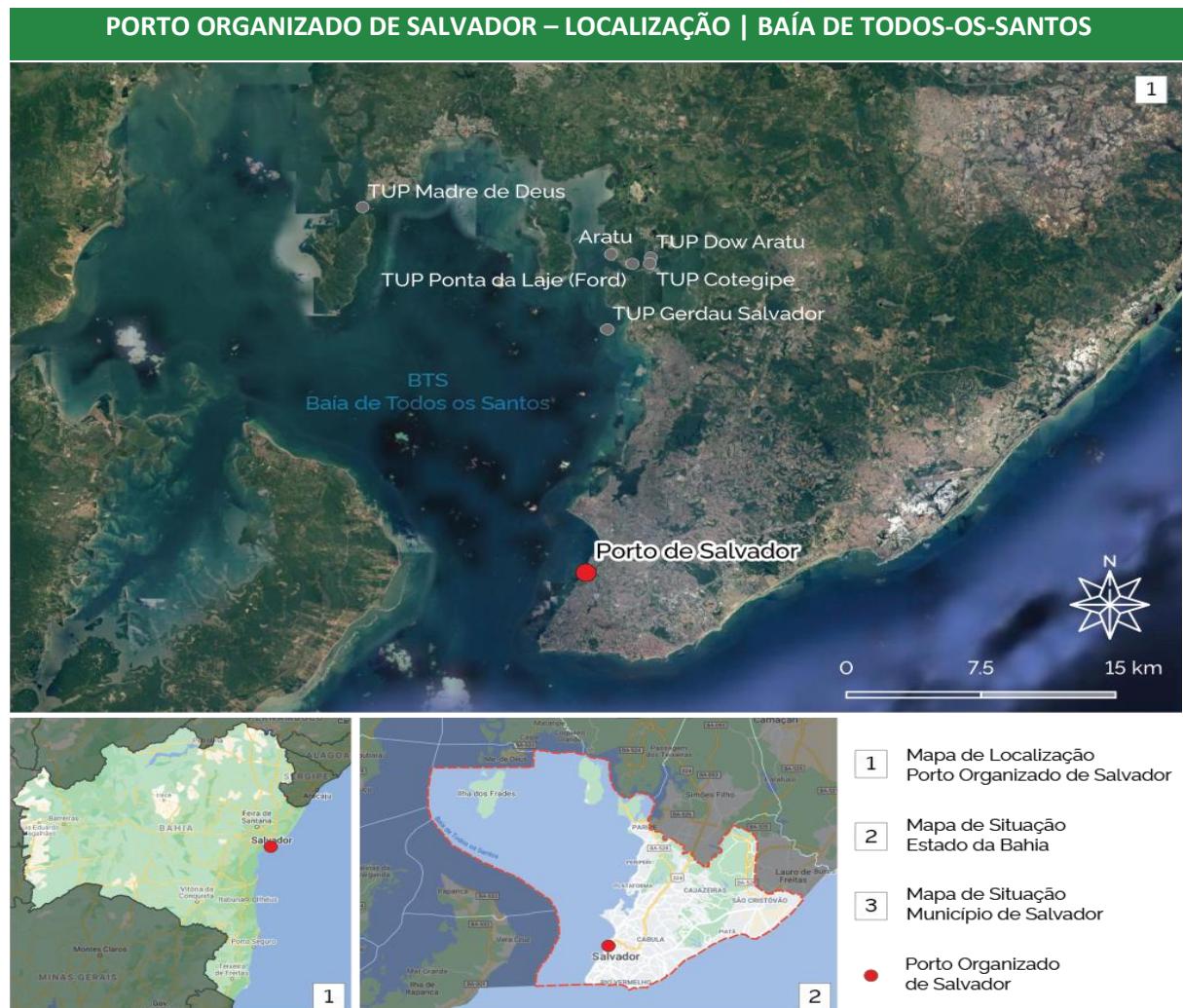
Fonte: Elaboração dos autores, 2021, com base no Mapa Base ESRI Light Gray, IBGE e ANTAQ.

Salvador é uma das cidades mais antigas das Américas, e foi a primeira sede administrativa da colônia portuguesa no Brasil, até a mudança de capital para o Rio de Janeiro em 1763. Sua fundação e seu papel como sede administrativa dos portugueses por um longo período nos tempos iniciais da

colonização estão estreitamente ligados à sua localização peninsular junto à Baía de Todos-os-Santos (BTS), aclamado por muitos especialistas do setor como o melhor sítio portuário natural das Américas.

O Porto Organizado de Salvador está localizado no Complexo Portuário da Baía de Todos-os-Santos (BTS), em águas abrigadas por uma formação geográfica que configura um pequeno mar protegido pela formação peninsular onde está localizada a Cidade de Salvador, conforme apresentamos na Figura 4.

Figura 4 - Mapa de Localização do Porto Organizado de Salvador



Fonte: Elaboração dos autores, 2021. Com base no Mapa Base Google Earth, Google Maps, IBGE, e Fundação Sousândrade (FSADU).

O Complexo Portuário da BTS é o sítio onde estão localizados dois dos Portos Organizados do estado da Bahia sob gestão da CODEBA: Porto Organizado de Salvador e o Porto Organizado de Aratu-Candeias.

Além dos portos sob gestão da CODEBA, no mapa de localização do Porto Organizado de Salvador, é possível observar diversas operações portuárias de Terminais de Uso Privado, sendo um dos fatores da escolha do sítio é justamente pelas características geográficas naturais e climáticas que existem na Baía de Todos-os-Santos.

Conhecido como “mar dentro do mar”, as águas tranquilas e com boa profundidade da BTS permitem maior agilidade e facilidade no manejo dos navios diminuindo consideravelmente os tempos das operações de atracação, com reflexos diretos nos custos de operação.

No caso dos portos localizados dentro da BTS, os fatores naturais, como maré ou clima, não são limitantes para o exercício de atividades portuárias. A Baía tem capacidade muito grande para desenvolvimento de atividades portuárias, desde que atendidos os requisitos de infraestrutura portuária.



Hoje, o Porto de Salvador desempenha um papel decisivo para a economia baiana, se destacando na movimentação de contêineres, cargas gerais, trigo, celulose e frutas, beneficiado, entre outros fatores, por sua posição estratégica em relação ao Continente Europeu e o Mercosul. Sua área de influência inclui, além da Bahia, o norte de Minas Gerais, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. É também um dos principais destinos das rotas de cruzeiros marítimos do litoral brasileiro. [...]. Nos últimos anos, o Porto de Salvador tem recebido substanciais investimentos na sua infraestrutura, a exemplo da Via Expressa, que o interliga a BR-324, a dragagem do seu canal de acesso, a construção do novo terminal marítimo de passageiros e a modernização, compra de novos equipamentos para o Terminal de Contêineres e modernização da estrutura de recepção de trigo (CODEBA, 2021a).

Na Tabela 1 apresentamos as coordenadas geográficas do Porto Organizado de Salvador, objeto deste PDZ.

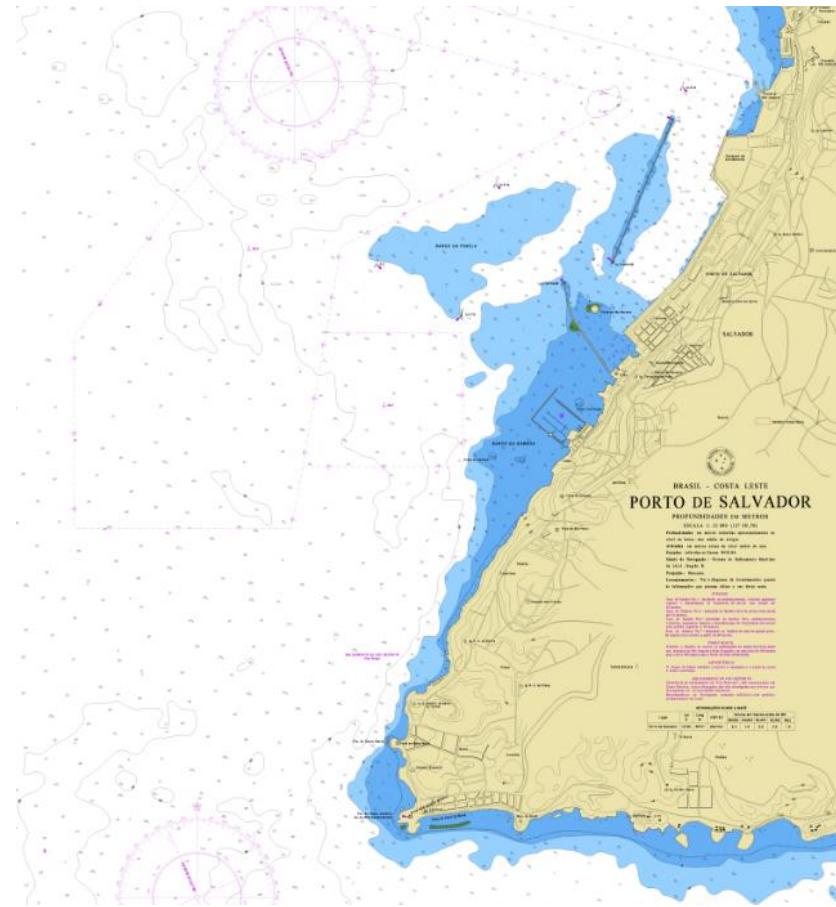
Tabela 1- Coordenadas geográficas da localização do Porto Organizado de Salvador

Coordenadas	Latitude	Longitude
Porto Organizado de Salvador	12°57'55" S	38°30'34" O

Fonte: ANTAQ (2021).

A Carta Náutica associada ao Porto Organizado de Salvador é a nº 1102 da Marinha do Brasil, conforme apresenta a Figura 5.

Figura 5- Carta Náutica do Porto Organizado de Salvador



Fonte: Marinha do Brasil (2022).

1.2 DADOS CADASTRAIS

A Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA), constituída em 17 de fevereiro de 1977, nasceu como empresa de economia mista para administrar os portos públicos do estado da Bahia. Atualmente, vinculada à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) do MINFRA, administra e explora as atividades portuárias dos Portos Organizados de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus. No Quadro 1 apresentamos a ficha cadastral da CODEBA.

Quadro 1 -Ficha cadastral, com informações da pessoa jurídica responsável pela administração do porto

Dados Cadastrais	
Pessoa Jurídica	COMPANHIA DAS DOCAS DO ESTADO DA BAHIA - CODEBA
CNPJ	14.372.148/0001-61
Endereço	Av. França, 1551 Comércio, Salvador - Bahia CEP: 40.010-000
Site	http://www.codeba.com.br/eficiente/sites/portalcodeba/pt-br/home.php
Telefone	(71) 3320-1100
E-mail	ouvidoria@codeba.com.br
Personalidade Jurídica	Empresa Pública

Fonte: Dados fornecidos pela CODEBA. Elaborado pelos autores (2021).

1.3 MARCOS LEGAIS

No Quadro 2 resume os principais marcos regulatórios envolvendo o setor portuário, com o detalhamento por lei, normas, portarias e finalidades.

Quadro 2 -Principais marcos regulatórios

Ano	Marcos Legais	Finalidade
1988	Constituição Federal	Em seu artigo 21, inciso XII, alínea D e F, que discorre a respeito da exploração, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território e os portos marítimos, fluviais e lacustres, entre outros (BRASIL, 1988). E seu artigo 22, inciso X, que discorre sobre a competência privativa da União legislar sobre regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial (BRASIL, 1988).
1993	Lei n. 8.666	Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências (BRASIL, 1993a).
1993	Lei n. 8.630	Chamada de Lei de Modernização dos Portos: Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências (BRASIL, 1993b).
1996	Lei n. 9.277	Autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração de rodovias e portos federais (BRASIL, 1996).
1999	Lei n. 9.784	Regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal (BRASIL, 1999).

Ano	Marcos Legais	Finalidade
2000	Lei n. 9.966	Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências (BRASIL, 2000).
2001	Lei n. 10.233	Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a ANTT, a ANTAQ e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), e dá outras providências (BRASIL, 2001).
2006	Lei n. 11.314	Altera a Lei n. 8.112, de 11 de dezembro de 1990, que dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais, a Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a ANTT, a ANTAQ e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (BRASIL, 2006).
2011	Portaria RFB n. 3.518	Estabelece requisitos e procedimentos para o alfandegamento de locais e recintos e dá outras providências (BRASIL, 2011).
2013	Lei n. 12.815	Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis n. 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis n. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis n. 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências (BRASIL, 2013b).
2013	Decreto n. 8.033	Regulamenta o disposto na Lei n. 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias (BRASIL, 2013c).
2014	Resolução n. 3259 ANTAQ	Aprova a norma que dispõe sobre a fiscalização e o procedimento sancionador em matéria de competência da ANTAQ (ANTAQ, 2014).
2014	Resolução nº 3.274 ANTAQ	Aprova a norma que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas (ANTAQ, 2014).
2014	Portaria n. 409 SEP	Regulamenta a exploração direta e indireta de áreas não afetas às operações portuárias em Portos Organizados (BRASIL, 2014b).
2016	Resolução Normativa n. 7 ANTAQ	Aprova a Norma que regula a exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão da Administração do Porto, no âmbito dos portos organizados (ANTAQ, 2016)
2017	Decreto n. 9.048	Altera o Decreto n. 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei n. 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias (BRASIL, 2013a).
2018	Portaria n. 574 Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil	Disciplina a descentralização de competências relacionadas à exploração indireta das instalações portuárias dos portos organizados às respectivas administrações portuárias, e cria o Índice de Gestão da Autoridade Portuária (IGAP) (BRASIL, 2018b).
2019	Decreto n. 9.827	Delega competência ao Ministro de Estado da Infraestrutura para definir a área dos portos organizados (BRASIL, 2019c).
2019	Portaria n. 530 MINFRA	Estabelece normas para alterações em contratos de arrendamento portuário (BRASIL, 2019a).

Ano	Marcos Legais	Finalidade
2020	Portaria n. 61 MINFRA	Estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário - Planos Mestres (PM), Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e Plano Geral de Outorgas (PGO) (BRASIL, 2020a).
2020	Lei n. 14.047	Definiu normas de flexibilização e desburocratização dos portos públicos e alterou alguns dispositivos da Lei n. 12.815 (BRASIL, 2020d)
2020	Portaria n. 123 MINFRA	Institui o Planejamento Integrado de Transportes, que contempla os subsistemas federais rodoviário, ferroviário, aquaviário e aerooviário, e as ligações viárias e logísticas entre esses subsistemas e desses com os sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios (BRASIL, 2020b)
2021	Plana Nacional de Logística	É um plano com uma metodologia de logística intermodal, abrangendo o transporte de cargas e de pessoas, alinhado a Política Nacional de Transporte e possui uma visão estratégica da rede de transporte no futuro (BRASIL, 2021).

Fonte: Elaboração dos autores, 2021, a partir da legislação citada.

1.4 DELIMITAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

Nesta seção apresentamos informações sobre a delimitação da poligonal do Porto Organizado de Salvador.

A delimitação da poligonal do Porto Organizado de Salvador é descrita na Figura 6.

Figura 6 - Poligonal do Porto Organizado de Salvador



Fonte: Elaboração dos autores, 2021, com base no Mapa Base Google Earth, Google Maps e Decreto de 03/06/2015.

Os portos organizados são instalações de infraestrutura portuária e, por definição, se constituem bem público construído para atender às necessidades logísticas de uma determinada localidade sob jurisdição da autoridade portuária. No Brasil, existem hoje 36 portos públicos, cuja administração é exercida pela União diretamente, ou por meio de delegações a estados ou municípios. Conforme a definição do MINFRA:



A área do porto organizado compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto, bem público construído e aparelhado para atender às necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujos tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição da autoridade portuária (BRASIL, 2019c),

A poligonal do Porto Organizado de Salvador é formada por 25 vértices definidos pelo Decreto Presidencial de 3 de junho de 2015, e totalizam uma área de 133.384.111 m², cuja composição é apresentada na tabela a seguir.

Tabela 2 -Área da Poligonal do Porto Organizado de Salvador

	ÁREA (m ²)
Área Continental	338.711,16 m ²
Área Aquática	132.971.524,84 m ²
ÁREA TOTAL	133.310.236,00 m²

Fonte: CODEBA (2021a).

Na tabela a seguir apresentamos todos os vértices em coordenadas geográficas publicadas no decreto referenciadas no sistema SIRGAS 2000 – Sistema de Referência Geocêntrico para as Américas.

Tabela 3 -Coordenadas geográficas dos vértices em sistema SIRGAS 2000 do Porto Organizado de Salvador

VÉRTICE	LATITUDE (S)	LONGITUDE (O)
1	13º02'44.01"	38º38'23.06"
2	13º04'01.63"	38º36'48.90"
3	13º04'01.21"	38º32'30.10"
4	12º59'58.57"	38º32'30.54"
5	12º58'04.40"	38º31'15.30"
6	12º58'12.87"	38º31'12.07"
7	12º58'30.01"	38º31'00.43"
8	12º58'28.21"	38º30'57.66"
9	12º58'11.38"	38º31'09.09"
10	12º58'01.00"	38º31'13.05"
11	12º57'59.06"	38º31'09.88"
12	12º58'17.91"	38º30'53.75"
13	12º58'02.18"	38º30'37.40"
14	12º57'38.42"	38º30'23.44"
15	12º57'32.17"	38º30'20.63"
16	12º57'33.59"	38º30'16.45"
17	12º57'24.49"	38º30'10.62"
18	12º57'17.36"	38º30'08.53"
19	12º57'16.54"	38º30'11.15"
20	12º57'13.67"	38º30'13.51"
21	12º57'06.72"	38º30'17.03"
22	12º57'03.36"	38º30'28.93"
23	12º55'52.14"	38º31'31.96"
24	12º56'08.81"	38º36'00.73"
25	12º58'41.75"	38º36'00.48"

Fonte: BRASIL (2015).

1.5 ESTRUTURA ADMINISTRATIVA E DE GESTÃO

Esta seção apresenta diagnóstico do modelo de gestão e governança da CODEBA.

1.5.1 Missão, Visão e Valores

O Planejamento Estratégico da CODEBA elaborado em 2020 definiu os principais marcos iniciais do posicionamento estratégico conforme aponta a Figura 7.

Figura 7 - Missão, Visão e Valores da CODEBA



Fonte: CODEBA (2021a).

1.5.2 Estrutura Organizacional

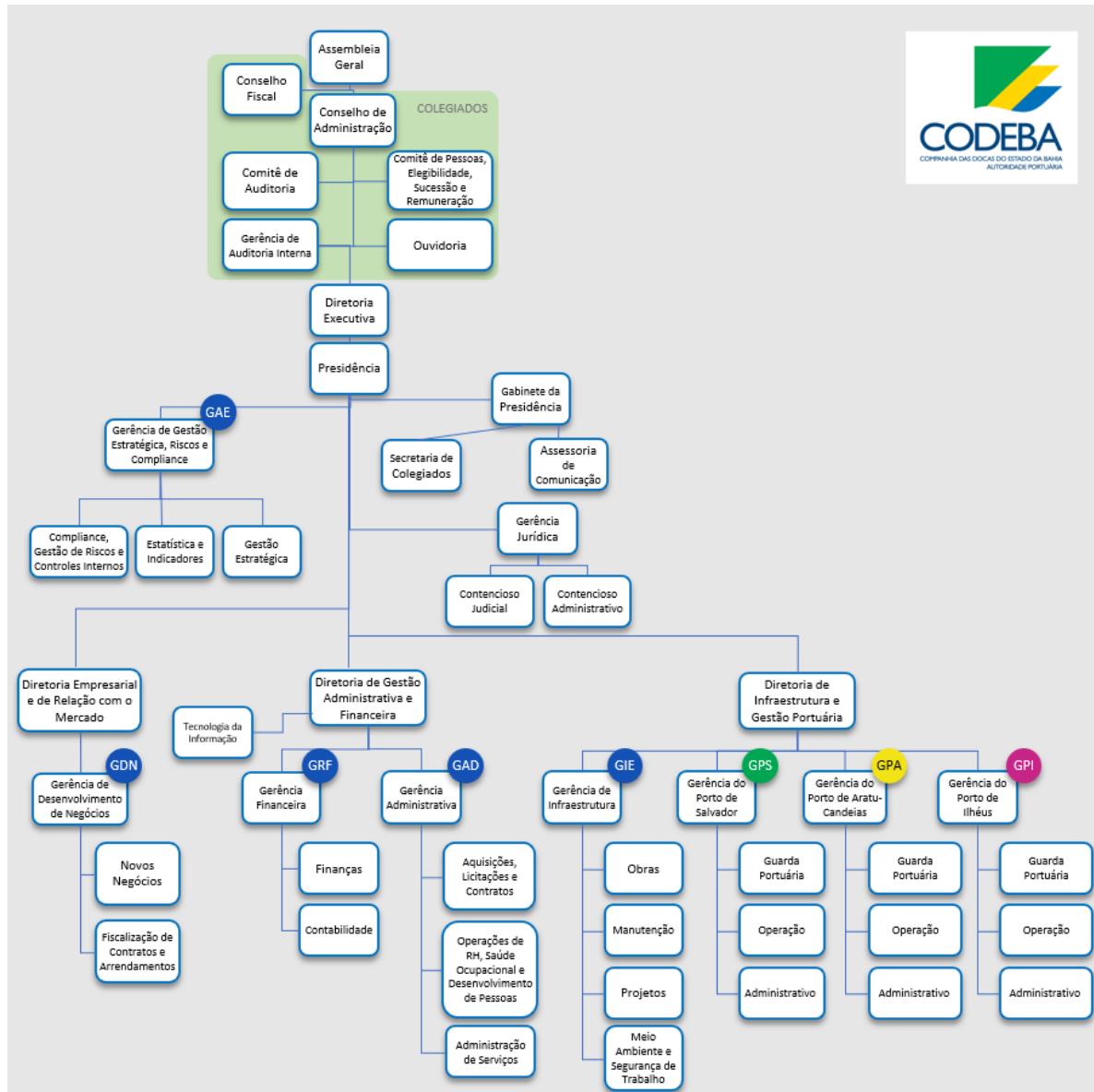
A Estrutura Organizacional da CODEBA compreende a Assembleia Geral de Acionistas, Conselhos Fiscal e de Administração e Diretoria Executiva. A Diretoria Executiva, por sua vez, é composta pelo Diretor-Presidente, Diretoria Empresarial e de Relação com o Mercado, Diretoria de Gestão Administrativa e Financeira e Diretoria de Infraestrutura e Gestão Portuária. A Figura 8 apresenta a estrutura organizacional da CODEBA.

De acordo com o Regulamento de Exploração dos Portos da CODEBA (REP), são competências da CODEBA sob coordenação da Autoridade Marítima:



- a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;
- b) delimitar as áreas de fundeadouros, de fundeo para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima;
- c) delimitar as áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;
- d) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade; e
- e) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas do cais do porto. (CODEBA, 2021a).

Figura 8 - Organograma da CODEBA



Fonte: Elaboração dos autores, 2021, com base em CODEBA (2021a).

1.5.3 Colaboradores

Atualmente, a CODEBA conta com trezentos e vinte funcionários sendo trezentos e dezesseis empregados e quatro cargos de natureza especial (diretores), distribuídos em dez gerências, quatro diretorias, um gabinete e uma assessoria conforme mostra a Tabela 4.

Tabela 4 -Distribuição de funcionários por área

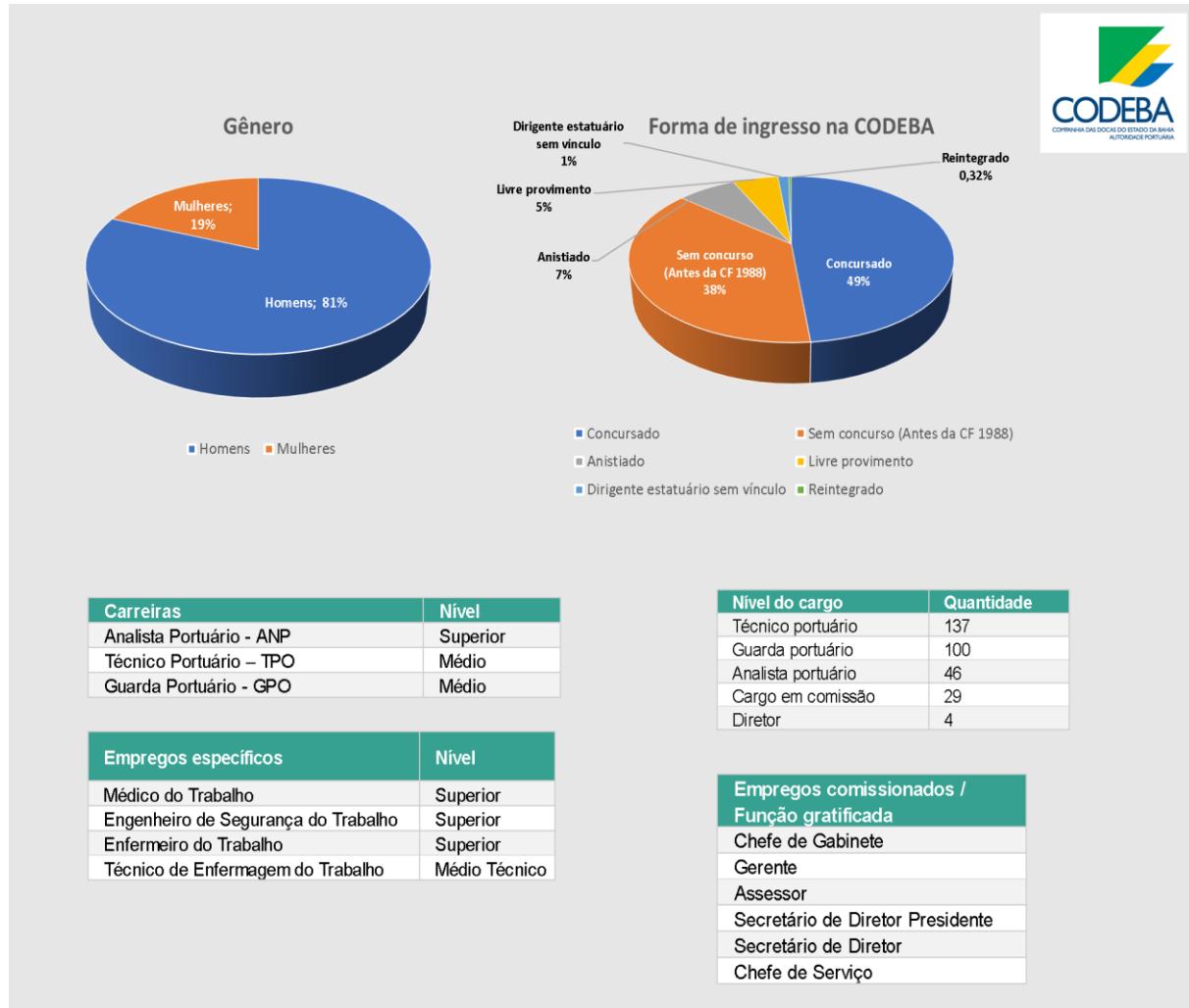
Sigla	Setor	Quantidade de Funcionários
DPR	Diretoria da Presidência	7
GPR	Gabinete da Presidência	4
DERM	Diretoria Empresarial e de Relação com o Mercado	4
DAF	Diretoria de Gestão Administrativa e Financeira	4
DIP	Diretoria de Infraestrutura e Gestão Portuária	4
ASCOM	Assessoria de Comunicação	1
GAD	Gerência Administrativa	35
GAI	Gerência de Auditoria Interna	4
GDN	Gerência de Desenvolvimento de Negócios	5
GAE	Gerência de Gestão Estratégica, Riscos e <i>Compliance</i>	7
GIE	Gerência de Infraestrutura	40
GPA	Gerência do Porto Organizado de Aratu-Candeias	70
GPI	Gerência do Porto Organizado de Ilhéus	32
GPS	Gerência do Porto Organizado de Salvador	82
GRF	Gerência Financeira	14
GJU	Gerência Jurídica	7
Total de funcionários		320

Fonte: Dados fornecidos pela CODEBA. Elaborado pelos autores (2021).

A maioria dos colaboradores é gênero masculino e de contratados por meio de concursos públicos.

Em junho de 2015, a Companhia aprovou seu Plano de Carreira, Empregos e Salários – PCES, que sistematizou três tipos de carreiras, quatro empregos específicos, quatro níveis de cargo e seis empregos comissionados, funções gratificadas, conforme ilustra a Figura 9.

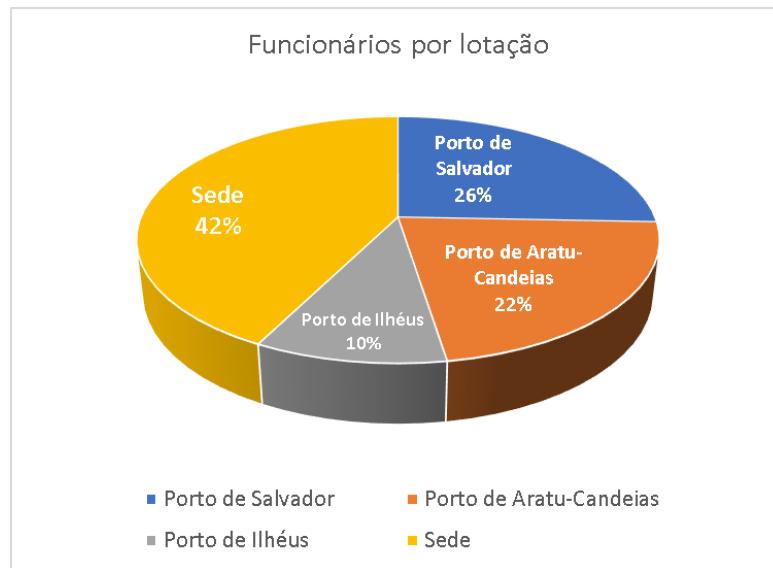
Figura 9 - Estratificação dos Recursos Humanos



Fonte: CODEBA (2021b).

A distribuição por lotação indica predominância de colaboradores lotados na sede, comum neste tipo de atividade com concentração de todos os setores gerenciais na sede, conforme mostra o Gráfico 1.

Gráfico 1- Funcionários por lotação



Fonte: CODEBA (2021b).

1.5.4 Macro Governança

A análise da governança é essencial para o diagnóstico e desenvolvimento do planejamento estratégico nas organizações em geral e do setor portuário, em particular. A seguir, apresentamos os conceitos essenciais de governança.

A governança envolve um conjunto de relações entre a gestão das empresas, seu conselho de administração, seus acionistas e outros públicos relevantes (*stakeholders*). A governança corporativa permite às organizações criar uma estrutura pela qual são desenvolvidos seus objetivos, os meios para executá-los e são determinadas as formas de controle, acompanhamento e gestão do desempenho (OECD, 1999).

No setor portuário, a governança compreende um sistema de gestão que envolve o controle das estruturas administrativas, das administrações e das autoridades portuárias. Nesse sentido, o Tribunal de Contas da União – TCU ao se referir a portos indicou que:



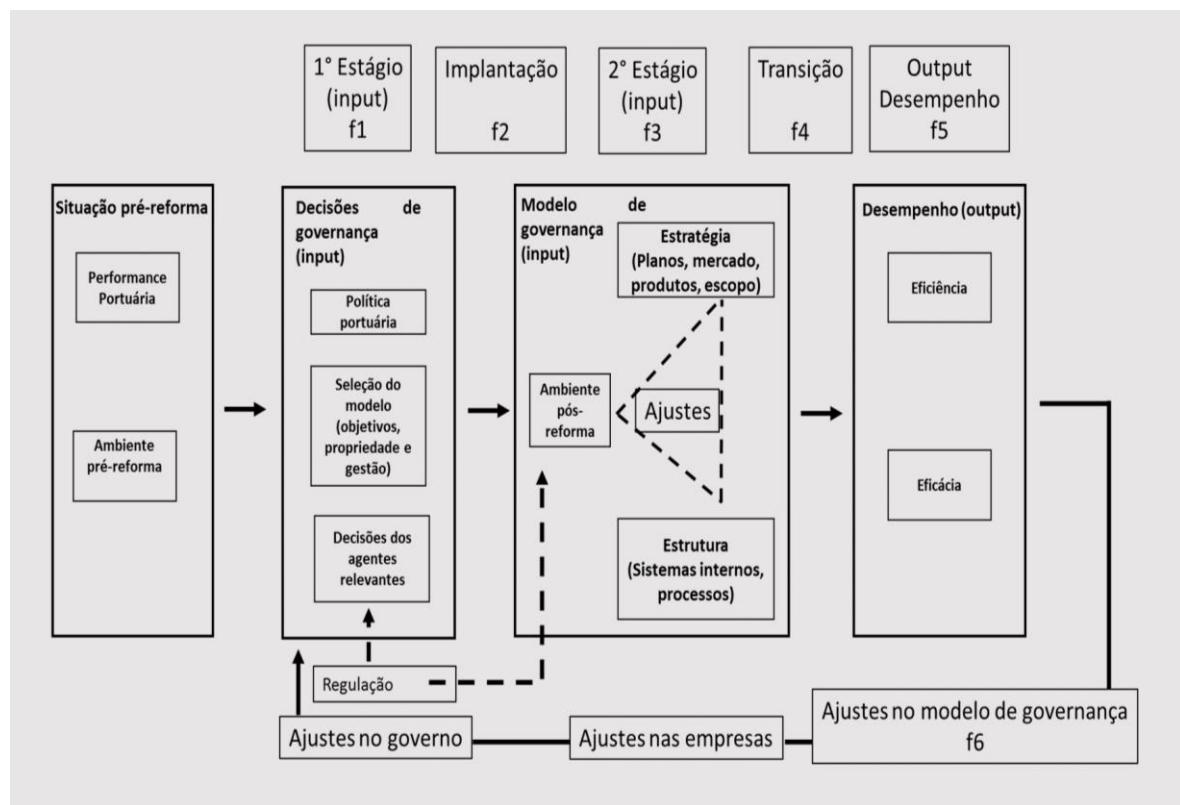
Além da correta atribuição de funções entre o setor público e o privado, o bom funcionamento dos portos depende do controle das estruturas corporativas, administrações portuárias e Autoridades Portuárias. O conceito de governança diz respeito à forma de direção e controle das estruturas corporativas, por meio da definição de direitos e responsabilidades entre os diferentes participantes da corporação, ou seja, diretoria, conselhos, acionistas

majoritários e minoritários e das regras e procedimentos para a tomada de decisões. (TCU, 2007, p. 41).

Considera-se a governança portuária em suas duas dimensões: macro e micro. Governança macro é o sistema e contexto que envolvem as instituições nacionais, suas formas de relacionamento e divisão de responsabilidades. A governança portuária pode ser definida como um sistema de estruturas e processos que organizam grupos de indivíduos e instituições em um propósito comum, juntamente com as regras, regulamentos, política portuária e marco regulatório, envolvendo o setor público e o setor privado (BROOKS; CULLINANE, 2007).

A Figura 10 ilustra o modelo de governança portuária configurada como um sistema amplo e processo. Esse modelo depende do marco regulatório e dos ajustes do governo e das organizações. As fases do modelo de governança, ou seja, períodos distintos com características específicas são representados na Figura 10 pela letra f.

Figura 10 - Governança portuária e desempenho



Fonte: Brooks e Pallis (2008).

O modelo de governança da Figura 10 explica a evolução do sistema portuário como um processo. A fase inicial do processo é o ambiente chamado de pré-reforma, onde se criam as condições

para a realização de uma reforma portuária. No caso brasileiro tivemos duas reformas portuárias principais, uma com a Lei n. 8.630/1993 e a última com a Lei n. 12.815/2013.

Na fase f1 estão as reformas feitas a partir de decisões sobre o modelo de administração e propriedade, e demais configurações da gestão do sistema portuário. A fase f2 se dá a implantação destas decisões. Na f3, os ajustes para o sistema com a definição de estratégia, estrutura e ambiente. Nas fases f4 e f5 são evidenciadas as saídas (produtos) do processo de governança, ou seja, o desempenho do sistema portuário. A fase final f6, representa os ajustes finais necessários para o aumento da eficiência do sistema. É evidente que a eficiência e eficácia do sistema portuário depende da configuração de seu processo de governança (BROOKS; PALLIS, 2008).

Quanto à divisão de responsabilidades entre o setor público e o setor privado, o Banco Mundial publicou um modelo de governança portuária denominado Conjunto de ferramentas (*Tool Kit*) de reforma portuária. Propõe quatro tipos de classificação, conforme ilustra a Quadro 3, com diferentes níveis de participação privada na gestão e propriedade dos ativos portuários (WORLD BANK, 2007).

Quadro 3 - Modelos de Administração portuária

Porto / Atividade	Propriedade da terra e ativos	Administração portuária	Gestão Náutica	Infraestrutura	Super Infraestrutura	Operação	Praticagem, rebocadores e dragagem
Public Service Port							
Tool Port							
LandLord Port							
Private Service Port							

	Responsabilidade pública
	Responsabilidade privada

Fonte: World Bank Group (2007).

No caso brasileiro, o Governo Federal adota na administração portuária em portos públicos, o modelo *LandLord*. Dessa forma, temos o Governo Federal como proprietário da terra e dos ativos e a CODEBA, administradora do porto público e responsável pelo provimento da gestão náutica, infraestrutura, superestrutura, e o setor privado é o responsável pela manutenção e expansão da superestrutura e, principalmente, pela operação portuária. A CODEBA atua como um “administrador de condomínio” e o setor privado é responsável pelos terminais que movimentam as mercadorias e prestam serviços.

1.5.5 Micro Governança

Micro Governança compreende os processos de organização interna da instituição, composição de setores, órgãos, conselhos, diretorias e assessorias. A CODEBA possui uma governança interna regida por um conjunto de conselhos, comitês, assembleia, diretoria executiva e comissão, conforme ilustra a Figura 11. Todos os componentes contam com regimentos internos e resoluções que normatizam seu funcionamento, atribuições e composição (CODEBA, 2019a; CODEBA 2019b).

Figura 11 - Micro governança da CODEBA



Fonte: Dados fornecidos pela CODEBA. Elaborado pelos autores (2021).

Conselho de Administração

O Conselho de Administração é um órgão estatutário, de deliberação coletiva, obrigatório e permanente, que tem o objetivo de, junto com a Diretoria da CODEBA, realizar a administração dos portos organizados. O Conselho está regulamentado pelo Estatuto Social da companhia e sua composição é apresentada no Quadro 4 de acordo com a origem dos representantes.

Quadro 4 - Composição do Conselho de Administração

Representante	Função
MINFRA	Presidente
Estado da Bahia	Membro
MINFRA	Membro
MINFRA	Membro
Classe dos Empresários	Membro
Classe dos Trabalhadores	Membro

Fonte: CODEBA (2021a).

O Estatuto Social da CODEBA define como objetivos do Conselho Administrativo:



- I. Promover e observar o objetivo social da Companhia;
- II. Zelar pelos interesses dos acionistas, sem perder de vista as demais partes interessadas;
- III. Zelar pela perenidade da Companhia, dentro de uma perspectiva de longo prazo e da sustentabilidade, que incorpore considerações de ordem econômica, social, ambiental e de boa governança corporativa, na definição dos negócios e operações;
- IV. Adotar uma estrutura de gestão ágil, composta por profissionais qualificados e de reputação ilibada;
- V. Formular diretrizes para a gestão da Companhia, que serão refletidas no orçamento anual;
- VI. Cuidar para que as estratégias e diretrizes sejam efetivamente implementadas pela diretoria, sem, todavia, interferir em assuntos operacionais; e
- VII. Prevenir e administrar situações de conflito de interesses ou de divergência de opiniões, de maneira que o interesse da Companhia sempre prevaleça (CODEBA, 2019b).

Conselho Fiscal

O Conselho Fiscal é um órgão estatutário, de deliberação coletiva, obrigatória e permanente, tem o objetivo de fiscalizar as ações dos Conselhos e da Diretoria, garantindo a idoneidade, transparência, ética e responsabilização da instituição. O Conselho Fiscal da CODEBA está regulamentado pelo Regimento Interno (CODEBA, 2019b). No Quadro 5 apresentamos a composição do Conselho Fiscal de acordo com as origens dos representantes do conselho.

Quadro 5 - Composição do Conselho Fiscal

Representante	Função
Tesouro Nacional	Presidente
MINFRA	Membro
MINFRA	Membro

Fonte: CODEBA (2021a).

De acordo com o Estatuto Social da CODEBA, compete ao Conselho Fiscal:



- I- Fiscalizar, por qualquer de seus membros, os atos dos administradores e verificar o cumprimento de seus deveres legais e estatutários;
- II- Opinar sobre o relatório anual da administração, fazendo constar no seu parecer as informações complementares que julgar necessárias ou úteis à deliberação da Assembleia Geral de Acionistas;
- III- Opinar sobre as propostas dos órgãos de administração, a serem submetidas à Assembleia Geral, relativas à modificação do capital social, emissão de debêntures ou bônus de subscrição, planos de investimentos ou orçamentos de capital, distribuição de dividendos, transformação, incorporação, fusão ou cisão;
- IV- Denunciar qualquer de seus membros, aos órgãos de administração direta e, se estes não tomarem as providências necessárias para proteção dos interesses da Companhia, à Assembleia Geral, os erros, fraudes ou crimes que descobrirem, e sugerir providências úteis à Companhia [...] (CODEBA, 2015b, p. 3).

Conselho de Autoridade Portuária dos Portos Organizados de Salvador e Aratu-Candeias

O Conselho de Autoridade Portuária (CAP) dos Portos Organizados de Salvador e Aratu-Candeias é um órgão consultivo da administração do porto, constituído por representantes do poder público, classe empresarial e classe dos trabalhadores, cuja competência está definida pela Lei n. 12.815/2013 e regulamentada pelo Decreto n. 8.033/2013.

As funções principais do CAP são sugerir alterações no regulamento de exploração do porto, no PDZ e propor ações para garantir a racionalização e otimização das instalações portuárias, estimulando a competitividade para atração de cargas. O CAP é composto por representações, cada uma delas por conselheiros titulares e seus respectivos suplentes. Representando o Poder Público temos: quatro representantes da União, dos quais um será nomeado presidente do conselho; um representante da autoridade marítima; um representante da administração do porto; um representante do Estado onde se localizam os portos organizados abrangidos pela concessão. Representando a classe empresarial temos: dois representantes dos titulares de arrendamentos de instalações portuárias; um representante dos operadores portuários; um representante dos usuários. Representando a classe dos trabalhadores portuários temos: dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos e dois representantes dos demais trabalhadores portuários. As composições deste CAP estão descritas nos Quadros 6, 7 e 8.

Quadro 6 - Bloco poder público do CAP do Porto Organizado de Salvador e Aratu-Candeias

Representante	Função
MINFRA	Presidente – Titular
MINFRA	Presidente-Suplente
Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa)	Titular
Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa)	Suplente
Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro)	Titular
Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro)	Suplente
Secretaria da Receita Federal	Titular
Secretaria da Receita Federal	Suplente
Capitania dos Portos - BA	Titular
Capitania dos Portos - BA	Suplente
Autoridade Portuária	Titular
Autoridade Portuária	Suplente
Estado da Bahia	Titular
Estado da Bahia	Suplente
Município	Titular
Município	Suplente

Fonte: CODEBA (2014b).

Quadro 7 - Bloco empresarial do Porto Organizado de Salvador e Aratu-Candeias

Representante	Função
Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA)	Titular
Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA)	Suplente
Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA)	Titular
Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA)	Suplente
Sindicato Dos Operadores Portuários de Salvador e Aratu (Sindopsa)	Titular
Sindicato Dos Operadores Portuários de Salvador e Aratu (Sindopsa)	Suplente
Associação Comercial Exterior (AEB)	Titular
Associação Comercial Da Bahia (AEB)	Suplente

Fonte: CODEBA (2014b).

Quadro 8 - Bloco dos trabalhadores portuários do Porto Organizado de Salvador e Aratu-Candeias

Representante	Função
Federação Nacional da Estiva (FNE)	Titular
Federação Nacional da Estiva (FNE)	Suplente
Federação Nacional dos Conferentes (FENCCOVIB)	Titular
Federação Nacional Dos Conferentes (FENCCOVIB)	Suplente
Sindicato dos Portuários de Candeias SPC - BA	Titular
Sindicato dos Portuários de Candeias SPC - BA	Titular
Sindicato Unificado dos Portuários do Estado da Bahia SUPORT - BA	Suplente
Sindicato Unificado dos Portuários do Estado da Bahia SUPORT - BA	Suplente

Fonte: CODEBA (2014b).

Comitê de Auditoria

O Comitê de Auditoria é um órgão estatutário, de suporte ao Conselho de Administração. Possui o objetivo de auditar e fiscalizar as demonstrações contábeis, eficiência dos sistemas e ferramentas de controle interno, auditoria interna e auditoria independente.

Comitê de Integridade

O Comitê de Integridade é um órgão estatutário responsável pela gestão da integridade, sendo relevante para o sistema de governança, legitimidade, confiabilidade e eficiência.

Comissão de Ética

A Comissão de Ética é um órgão estatutário, é responsável por acompanhar e fiscalizar a conduta ética e possíveis atos ilícitos de funcionário ou prestador de serviço da CODEBA.

Comitê de Elegibilidade, Sucessão e Remuneração

O Comitê de Elegibilidade é um órgão estatutário que tem a função de auxiliar os acionistas na verificação de conformidade do processo de indicação e avaliação dos diretores, conselheiros de administração e fiscal.

Assembleia Geral

A Assembleia Geral é o órgão máximo da CODEBA com poderes para deliberar sobre negócios e atividades, alteração de capital social e estatuto social e eleger e destituir conselheiros. É composta por acionistas com direito a voto.

São competências da Assembleia Geral conforme Art. 13 do Estatuto Social:



- I. Tomar as contas dos administradores;
- II. Examinar, discutir e votar as demonstrações financeiras;
- III. Deliberar sobre a destinação do lucro líquido do exercício e a distribuição de dividendos;
- IV. Eleger ou destituir, a qualquer tempo, os membros do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal;
- V. Reformar o Estatuto Social;
- VI. Deliberar sobre:
 - a) Alteração de capital social;
 - b) Transformação, incorporação, fusão, cisão, dissolução e liquidação da CODEBA;
 - c) Avaliação dos bens com que o acionista concorrer para o capital social;
 - d) Criação e destinação de reservas;
- VII. Fixar a remuneração dos Conselheiros de Administração, da Diretoria Executiva, do Conselho Fiscal e do Comitê de Auditoria;

- VIII. Alienar bens imóveis diretamente relacionados à prestação de serviços e à constituição de ônus reais sobre eles;
- IX. Eleger e destituir, a qualquer tempo, os liquidantes, julgando-lhes as contas; e
- X. Autorizar a CODEBA a mover ação de responsabilidade civil contra os administradores pelos prejuízos causados ao seu patrimônio (CODEBA, 2018).

Diretoria Executiva

A Diretoria Executiva é um órgão estatutário e executivo de administração e representação, sendo responsável pelas operações regulares da CODEBA, de acordo com o planejamento estratégico e com as orientações do Conselho de Administração.

Em janeiro de 2021 a CODEBA possuía a seguinte composição da Diretoria Executiva (Quadro 9) de acordo com eleições ocorridas nas reuniões extraordinárias do Conselho de Administração da Companhia (Reunião n. 529, n. 533, n. 543).

Quadro 9 - Composição da Diretoria Executiva

Nome	Função
Carlos Autran de Oliveira Amaral	Diretor-Presidente
Jenner Augusto Kruschewsky Silveira	Diretoria de Gestão Administrativa e Financeira
Augusto Cesar Lobato Posada	Diretoria de Infraestrutura e Gestão Portuária
Ana Paula Leal Aguiar Calhau	Diretoria Empresarial e de Relação com o Mercado

Fonte: CODEBA (2021a).

De acordo com o Art. 66, são competências da Diretoria Executiva:

- I. “Planejar, coordenar e executar as atividades da Companhia, para realização de seu objeto social, e avaliar os seus resultados;
- II. Monitorar a sustentabilidade dos negócios, os riscos estratégicos e respectivas medidas de mitigação, elaborando relatórios gerenciais com indicadores de gestão;
- III. Elaborar os orçamentos anuais e plurianuais de CODEBA e acompanhar sua execução;
- IV. Definir a estrutura organizacional da CODEBA e a distribuição interna das atividades administrativas;
- V. Elaborar em cada exercício, relatório de administração das demonstrações financeiras, estabelecidas pela legislação societária vigente, submetendo essas últimas à auditoria independente, aos Conselhos de Administração, Fiscal e ao Comitê de Auditoria;
- VI. Elaborar a proposta de distribuição de dividendos e de aplicação dos valores excedentes para serem submetidos à apreciação dos Conselhos de Administração, Fiscal e ao exame e deliberação da Assembleia Geral (CODEBA, 2019b).

1.5.6 Transparéncia

A CODEBA atende integralmente a Lei n. 13.303/2016, mais conhecida como Lei das Estatais, em especial no tocante ao Art. 8 que trata de transparéncia. Nesta referida Lei, o Art. 8, Inciso VIII determina que as estatais devem dar ampla divulgação, ao público em geral, da carta anual de governança corporativa.

Nesse sentido, o sítio da CODEBA disponibiliza e divulga os seguintes documentos:

- » Ações de Investimento e seus programas;
- » Carta Anual de Políticas Públicas e Governança Corporativa;
- » Contratos de Exploração de Áreas e Instalações Portuárias;
- » Contratos de prestação de serviços;
- » Convênios e transferências;
- » Demonstrações Financeiras;
- » Editais;
- » Informações detalhadas sobre servidores;
- » Lista de licitações;
- » Parecer auditoria independente;
- » Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ);
- » Plano de Segurança Pública Portuária (PSPP);
- » Planos e Programas Ambientais e de Segurança do Trabalho;
- » Política de Dividendos;
- » Política de Divulgação de Informações Relevantes;
- » Política de Transações com Partes Relacionadas;
- » Processos de contas anuais;
- » Regulamento de Exploração dos Portos da CODEBA;
- » Regulamento Interno de Licitações;
- » Relatório Anual de Atividades de Auditoria Interna;
- » Relatório Anual de execução do Planejamento Estratégico e do Plano de Negócios;
- » Relatório da Administração;
- » Relatório de Gestão.

Além da divulgação desses documentos, relatórios, planos, projetos e programas, a CODEBA mantém o Sistema de Informação ao Cidadão (SIC), Ouvidoria, Núcleo de *Compliance* e Gestão de Riscos e procedimentos, e profissional responsável pelo monitoramento da implementação da Lei de Acesso à Informação (Lei n. 12.527/2011).

O SIC é um espaço para a solicitação de informações e consultas referentes à atuação da CODEBA. Disponibiliza informações sobre a organização e suas atividades. Funciona por meio presencial, Internet, telefone e correspondência, e E-mail para contato (sic@codeba.com.br). Dispõe de local de atendimento presencial no seguinte endereço: Centro de Documentação e Informação (CDI), Av. da França, 1551, Comércio, Salvador – Bahia, CEP: 40.010-000. O telefone contato é (71)3320-1285.

A Ouvidoria é um órgão para apresentação de denúncia ou representação de transgressão disciplinar. Pode ser acionada pelo site: <https://sistema.ouvidorias.gov.br>, telefone (71) 3320-1324 e/ou e-mail: ouvidoria@codeba.com.br.

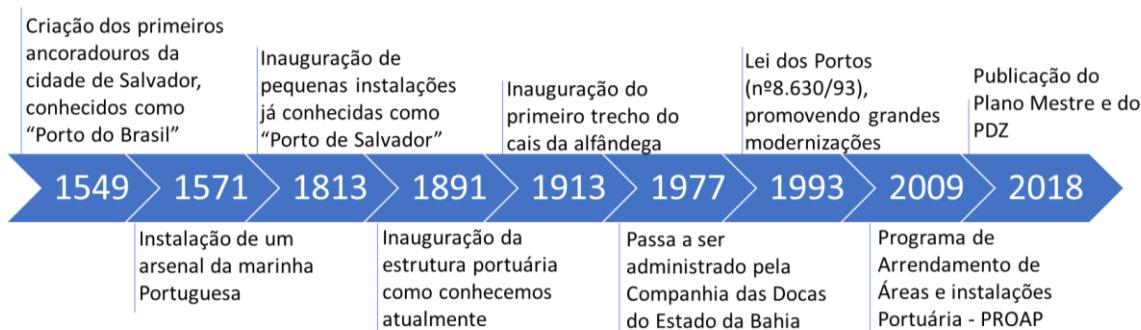
O Núcleo de *Compliance* e Gestão de Riscos possui atribuições relacionadas à política de conformidade e gestão de riscos, também podem prestar esclarecimentos à sociedade em geral sobre *compliance* e riscos por meio do telefone (71) 3320-1165.

1.6 HISTÓRICO

O Porto Organizado de Salvador remonta ao período colonial e em meados do Século XVI os ancoradouros da cidade, então denominada “São Salvador da Bahia de Todos os Santos”, recebiam e enviavam produtos de e para Portugal, dentre eles: açúcar, pau-brasil, algodão, fumo, couro, aguardente e outras mercadorias.

Na Figura 12 apresenta-se a linha do tempo dos principais marcos históricos do Porto Organizado de Salvador.

Figura 12 - Linha do tempo do Porto Organizado de Salvador



Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, com base na Lei n. 8630/1993 e Portaria MT n. 1032/1993

Porto Organizado de Salvador, considerado como o único porto do País no Século XVI, era conhecido como o “O Porto do Brasil” pela sua preponderância. A ocupação da localidade se deveu às condições geográficas e portuárias da Baía de Todos-os-Santos e se manteve, por muito tempo, o principal destino e origem das embarcações navegando pelo Atlântico Sul nas rotas comerciais entre Brasil e Portugal (LOPES *et al.*, 2018).

As condições da Baía de Todos-os-Santos favoráveis para a operação de embarcações e a situação de Salvador como capital da colônia, fizeram com que a Marinha Portuguesa instalasse, em

1571, seu arsenal na região, fazendo com que a localidade se tornasse principal ponto de manutenção e construção de embarcações e ponto de escala estratégica para abastecimento e conserto de navios.

O “Porto do Brasil” possuía o ancoradouro acessível com correntes oceânicas favoráveis (porto natural) e sua proximidade com a Europa e a entrepostos comerciais da África Ocidental Portuguesa desenvolveram o comércio entre os três continentes. Navios de outras origens, além da portuguesa, atracavam em Salvador pela necessidade de abastecimento e reparos de avarias ou atraídos pela possibilidade de comércio ilegal de ouro e outras riquezas, em confronto com o exclusivo português. (ROSADO, 1983).

Em 1813, se apresentaram pequenas instalações portuárias e a estrutura atual somente foi autorizada pelo Governo Provisório da República em 1891. Em 1911, foi iniciado a construção do cais da Alfândega com sua primeira atracação.

Em 13 de maio de 1913, foi inaugurado o primeiro trecho do Cais da Alfândega, marcando a exploração comercial do Porto Organizado de Salvador, depois de obras de melhoramentos. No final de 1914 o Porto já dispunha de novos trechos de cais e sete armazéns, incluindo equipamentos como oito guindastes móveis sobre trilhos e três linhas férreas. Nesse período foi aberta avenida com 20 m de largura ao longo dos armazéns, conhecida como Avenida da França. O movimento do porto, na época, era da ordem de 400 mil t/ano (CODEBA, 2018).

Os portos brasileiros sempre estiveram ligados ao Poder Central, inclusive na criação das empresas de economia mista, as denominadas Companhia Docas, indiretamente administradas pela União, mas com mais flexibilidade para a tomada de decisões administrativas.

Em 1970 houve a intervenção federal no Porto Organizado de Salvador, com o Decreto n. 67677, conforme seu Artigo 1º:

“Os serviços concedidos à Companhia Docas da Bahia e as instalações do Porto Organizado de Salvador, no Estado da Bahia, ficam sob intervenção federal, sendo ocupados, a partir desta data, todos os bens relacionados à concessão do citado porto” (BRASIL, 1970).

Em 1975, a Lei n. 6222 criou a Empresa de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRÁS) e o Porto Organizado de Salvador foi encampado com o Decreto n. 77297/1976, em seu Artigo 1º:



Ficam encampados os bens, instalações e serviços vinculados ao Porto de Salvador, cuja exploração foi dada como concessão à Companhia Docas da Bahia, denominação atual da Companhia Concessionária das Docas do Porto da Bahia, sucessora da Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos no Brasil, nos termos do contrato lavrado de conformidade com o Decreto n. 14417, de 16.10.1920, que reviu e consolidou todas as cláusulas de contratos anteriores e modificações introduzidas por legislação anterior (BRASIL, 1976).

Em 17 de março de 1977, com a criação da Companhia Docas da Bahia (CODEBA), o Porto Organizado de Salvador deixou de ser administrado pela Portobrás. A Lei n. 8630, de 25 de fevereiro de 1993, conhecida como “Lei de Modernização dos Portos”, dispôs sobre a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, a descentralização e privatização dos serviços portuários no Brasil, com o Estado deixando de ser operador e as atividades repassadas ao setor privado.

A CODEBA é vinculada à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do MINFRA e exerce as funções de Autoridade Portuária, previstas por legislação específica, responsável pela administração e exploração comercial dos portos organizados no Estado da Bahia: o Porto Organizado de Salvador, de Aratu-Candeias e de Ilhéus (CODEBA, 2021a).

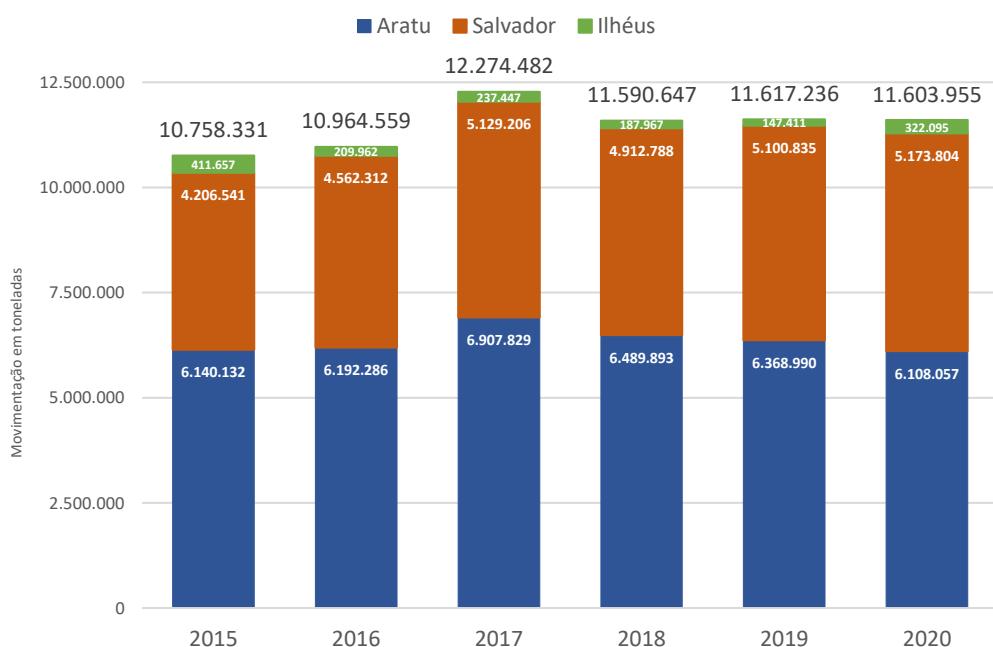
Nos últimos seis anos, o Porto Organizado de Salvador investiu mais de R\$ 800 milhões com a construção da Via Expressa, que o interliga a BR-324 ao Porto, a dragagem do canal para 15 m de profundidade, a construção do novo terminal marítimo de passageiros e a modernização do Terminal de Contêineres com novos equipamentos (CODEBA, 2018).

No ano de 2018 foi publicada a última versão do PM e a última versão do PDZ.

1.7 MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

A CODEBA é responsável pela administração de três instalações portuárias de características de movimentação distintas e com uma concentração maior no Porto Organizado de Aratu-Candeias (Gráfico 2). São três portos públicos com poligonais específicas e mais um conjunto de arrendatários.

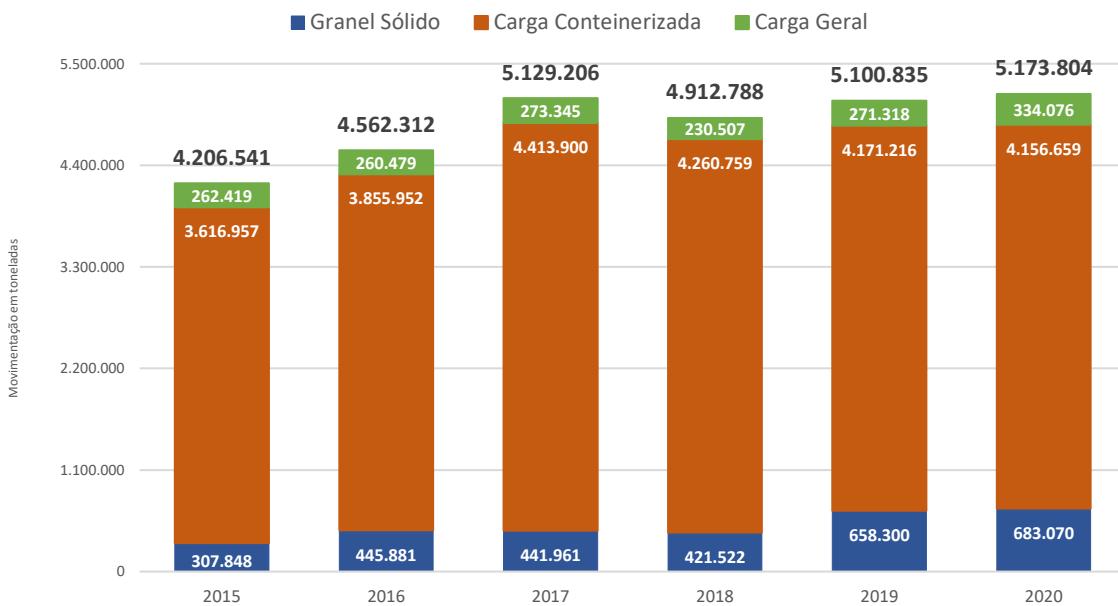
Gráfico 2 - Movimentação geral de carga nos Portos da CODEBA de 2015 a 2020



Fonte: Estatístico Aquaviário ANTAQ (2022).

O Porto Organizado de Aratu-Candeias é voltado para a movimentação de granéis líquidos e sólidos e o Porto Organizado de Ilhéus com a movimentação de granéis sólidos e carga geral. O Porto Organizado de Salvador com movimentação expressiva e crescente de contêineres, principalmente, no TECON Salvador ligado à empresa brasileira Wilson & Sons (Gráfico 3).

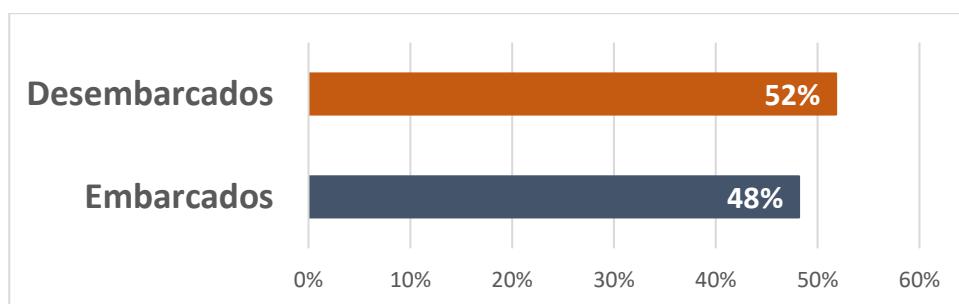
Gráfico 3 - Movimentação geral e por perfil de carga do Porto Organizado de Salvador entre 2015 e 2020



Fonte: Estatístico Aquaviário ANTAQ (2022).

O sentido da movimentação portuária está nos desembarcados com 52% e os embarcados com 48% de 2015 a 2020 (Gráfico 4).

Gráfico 4 - Sentido da Movimentação de carga do Porto Organizado de Salvador de 2015 a 2020



Fonte: Estatístico Aquaviário ANTAQ (2022).

O Porto Organizado de Salvador movimentou 4.206 mil t em 2015 atingindo 5.174 mil t em 2020 com uma taxa média de crescimento anual de 4,9%. A principal movimentação foi a de contêineres, o que evidência a importância dessa carga para o Porto.

2 ZONEAMENTO

O objetivo deste capítulo é descrever as áreas afetas e não afetas às operações portuárias, dentro dos limites da poligonal da Área do Porto Organizado (APO) na seção continental.

O zoneamento das áreas foi realizado sobre uma base de planta cadastral fornecida pela Gerência de Infraestrutura (GIE) da Diretoria de Infraestrutura Portuária (DIP) em formato DWG. O arquivo foi tratado de maneira a se permitir seu uso como base vetorial na plataforma de geoprocessamento utilizada para a construção de base de dados georreferenciada no SIRGAS 2000, seguindo a diretriz técnica estabelecida pela Portaria nº 61/2020 MINFRA (BRASIL, 2020). O arquivo DWG fornecido pela CODEBA para servir de referência de base foi o exposto no Quadro 10.

Quadro 10 - Base CAD

Nome do Arquivo Fornecido pelo DIP/CODEBA
PS15-CB00-0003 R2 - PLANTA GERAL.dwg

Fonte: DIP/CODEBA

O cálculo das áreas foi realizado através da plataforma de geoprocessamento, de maneira que reflete uma área aproximada dentro da precisão do SIRGAS 2000, uma ferramenta conceitual para estudos preliminares.

Para a execução de projetos de arquitetura e engenharia que exigem precisão maior, há necessidade de uma base de levantamento topográfico e planialtimétrico devidamente realizado por um profissional de engenharia habilitado.

O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) é um instrumento de planejamento de caráter conceitual cujo principal objetivo é refletir o pensamento estratégico da Autoridade Portuária em relação ao reordenamento dos espaços dentro da Área do Porto Organizado (APO), a fim de buscar o seu melhor aproveitamento operacional e o seu melhor potencial econômico de maneira sustentável em curto, médio e longo prazo.

Sendo o PDZ uma ferramenta conceitual, não faz parte do objetivo deste instrumento a elaboração de projetos técnicos de execução, levantamentos *in loco*, tais como o planialtimétrico, estudos de dinâmica aquáticas, projetos navais, projetos de infraestrutura e instalações diversas, estudo de solos, projetos de arquitetura, projetos de urbanismo, projetos de engenharia, estudos de tráfego e volume etc.

Visão Geral

O Porto Organizado de Salvador é um porto inserido em um contexto urbano consolidado no centro histórico da cidade de Salvador, capital do Estado da Bahia, e primeira sede administrativa do Brasil.

O Porto Organizado de Salvador é um porto de característica linear, com uma faixa de terreno de cerca de 38 metros de largura que se estende por mais ou menos 2,3 km de comprimento, acompanhando a beira do lado leste da Baía de Todos-os-Santos (BTS). A área do porto costumava ser maior, e o seu tamanho foi se reduzindo ao longo do tempo cedendo seus espaços retroportuários para a cidade, conforme a Figura 13.

Figura 13 – Área do Porto Organizado de Salvador



Fonte: Elaborado pelos autores com base no Decreto Presidencial de 03/06/2015 (BRASIL, 2015).

Assim, o Porto Organizado de Salvador tem uma boa frente de mar voltada à BTS, um sítio portuário natural muito favorável para as atividades portuárias por suas águas calmas e protegidas, porém, a oferta de áreas retroportuárias continentais dentro da APO é restrita. A maior arrendatária

do porto, a TECON, por exemplo, tem boa parte da sua área de operação construída sobre o mar, como demonstrado na Tabela 5.

Tabela 5 – Porto Organizado de Salvador

Área Continental	Área Aproximada (m ²)
Área Continental Consolidada	338.711,16 m ²
Área com Aterro em Construção (Arrendamento Contratado TECON)	88.803 m ²

Fonte: Elaborado pelos autores com base no Decreto Presidencial de 03/06/2015 (BRASIL, 2015) e CODEBA.

O potencial de crescimento de um porto está diretamente relacionado com a demanda do mercado por movimentação de cargas e a sua competitividade, em termos de acessibilidade, confiabilidade operacional e custos tarifários. A projeção de cargas relacionadas ao planejamento futuro do zoneamento será detalhada a seguir.

Para a elaboração deste PDZ, adotou-se uma nova numeração das áreas em sequência única incluindo áreas afetas e não-afetas. A contagem se inicia a partir da área ocupada pelo Terminal de Passageiros, arrendada para a CONTERMAS do lado mais próximo ao centro da cidade do Porto Organizado de Salvador, seguindo no sentido *Ferryboat*. Foram excluídas da numeração somente aquelas áreas consideradas de uso exclusivo para circulação e uso comum.

A Figura 14 apresenta uma visão geral do Porto Organizado de Salvador, contendo indicações e referências sobre a localização das áreas ocupadas do porto por arrendatários, cessionários e CODEBA e que serão detalhadas ao longo deste capítulo, conforme o roteiro definido pela Portaria MINFRA n.º 61-2020, de acordo com as diretrizes de planejamento espacial definidas junto à autoridade portuária.



Figura 14 – Visão Geral do Porto Organizado de Salvador



Fonte: Elaborado pelos autores com base nas diretrizes do PDZ.

Na Tabela 6 é possível identificar a numeração anterior deparada com a numeração nova das áreas proposta por este PDZ.

Tabela 6 – Relação de identificação nova das áreas vs identificação anterior

Identificação da Área (PDZ 2022)	Identificação Anterior (PDZ 2018)
1	1
2	N/D
3	2
4	2
5	2
6	N/D
7	3
8	4
9	N/D
10	4
11	N/D
12	5
13	N/D
14	6
15	6
16	N/D
17	7
18	N/D
19	8
20	9
21	N/D
22	10
23	11
24	12

Fonte: Elaborado pelos autores com base nas diretrizes do PDZ e no PDZ anterior, de 2018.

2.1 ÁREAS E INSTALAÇÕES AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

São consideradas áreas operacionais ou afetas às operações portuárias, aquelas instalações localizadas dentro do porto organizado destinadas à movimentação e armazenagem de mercadorias e ao embarque e desembarque de passageiros destinada ou proveniente de transporte aquaviário.

Incluem-se nesta categoria as áreas disponíveis para arrendamento, instalações de acostagem, e instalações de servidão de passagem, áreas arrendadas para terminais de carga na totalidade da área objeto do contrato incluindo áreas de armazenagem e instalações dos arrendatários, terminal de passageiros na totalidade da área objeto do contrato incluindo área de estacionamento e demais usos destinados à operação do arrendatário.

Na prática, todas as áreas dentro da poligonal da Área do Porto Organizado (APO) podem ser consideradas áreas afetas excluindo-se as áreas de apoio administrativo seja de uso próprio ou de usos institucionais de terceiros, áreas técnicas e áreas comuns de circulação.

Na Figura 15 estão indicadas áreas afetas às operações portuárias, incluindo as áreas temporariamente indisponíveis. Tais áreas podem se tornar disponíveis para a operação portuária conforme as condições específicas, como será detalhado a seguir.

Figura 15 – Áreas e instalações afetas às operações portuárias



Fonte: Elaborado pelos autores com base nas diretrizes do PDZ.

Na sequência, a Figura 16 e a Tabela 7 mostram as áreas afetas às operações portuárias por perfil de carga. Ressalta-se que a configuração das áreas e o perfil de cargas propostos se aplicam aos horizontes de curto, médio e longo prazo.

Na Figura 16, as áreas em azul se referem às cargas geral conteinerizada ou não, em lilás a carga geral conteinerizada ou não e de granel sólido, em verde a carga geral e de granel sólido, em marinho as áreas destinadas à movimentação de passageiros. Estão ainda identificadas as instalações de acostagem. Todas as áreas são descritas na Tabela 7.

Figura 16 – Áreas e instalações afetas às operações portuárias por perfil de carga



Fonte: Elaborado pelos autores com base nas diretrizes do PDZ.

Tabela 7 – Descrição das áreas afetas às operações portuárias

Nº Área	Área (m ²) ⁴	Identificação da Área	Tipo de Instalação	Perfil de Carga
1	10.907 m ²	Arrendamento CONTERMAS	Terminal de Passageiros	Passageiros
3	2.111 m ²	Armazém 3	Instalação de Armazenagem	Carga Geral e Granel Sólido
4	391 m ²	Alpendre	Instalação de Apoio	Carga Geral e Granel Sólido
5	1.874 m ²	Armazém 4	Instalação de Armazenagem	Carga Geral e Granel Sólido
6	483 m ²	Alpendre	Instalação de Apoio	Carga Geral e Granel Sólido
7	3.558 m ²	Armazém 5	Instalação de Armazenagem	Carga Geral e Granel Sólido
8	2.457 m ²	Armazém 6	Instalação de Armazenagem	Carga Geral e Granel Sólido
9	505 m ²	Alpendre	Instalação de Apoio	Carga Geral e Granel Sólido
10	1.691 m ²	Armazém 7	Instalação de Armazenagem	Carga Geral e Granel Sólido
12	2.002 m ²	Armazém 8	Instalação de Armazenagem	Carga Geral e Granel Sólido
17	131.073 m ²	Pátio do Arrendamento TECON	Instalação de Armazenagem	Carga Geral, Carga Conteinerizada e Granel Sólido
18	85.473 m ²	Pátio do Arrendamento TECON (em construção)	Área a ser aterrada	Carga Geral, Carga Conteinerizada e Granel Sólido
19	28.416 m ²	Pátio do Arrendamento TECON	Instalação de Armazenagem	Carga Geral, Carga Conteinerizada e Granel Sólido
20	16.707 m ²	Pátio de Armazenagem	Instalação de Armazenagem	Carga Geral e Carga Conteinerizada
21	9.919 m ²	Área pavimentada	Instalação de Apoio	Carga Geral e Carga Conteinerizada
23	15.593 m ²	Área pavimentada	Instalação de Armazenagem	Carga Geral e Carga Conteinerizada
24	20.000 m ²	Pátio do Arrendamento Transtório INTERMARÍTMA	Instalação de Armazenagem	Carga Geral e Carga Conteinerizada

Fonte: Elaborado pelos autores com base nas diretrizes do PDZ.

⁴ A área da tabela é uma referência aproximada do tamanho e foi calculada automaticamente pelo sistema de georreferenciamento, podendo apresentar diferença de precisão.

O cálculo das áreas apresentadas no quadro acima foi gerado automaticamente pelo sistema de georreferenciamento e é uma medida aproximada para estudos conceituais a título de referência. Para projetos e obras que exigem maior precisão é fundamental executar um levantamento planialtimétrico executado por um profissional de engenharia competente.

A apresentação do reordenamento espacial das áreas e instalações afetas às operações portuárias para os cenários de curto, médio e longo prazo, estão retratadas no item “2.11.2 Planejamento de Curto, Médio e Longo Prazo” da seção “2.11 Planejamento e Zoneamento Portuário nos Cenários de Curto, Médio e Longo Prazo” deste PDZ.

Instalações de Acostagem

O Porto Organizado de Salvador conta com um cais contínuo de 2.394 metros divididos em dois tipos de instalações de acostagem: cais de uso compartilhado, denominado de cais comercial pela CODEBA; e cais de uso exclusivo, de acordo com as condições dos contratos de arrendamento instaladas, Tabela 8.

Em relação a numeração dos berços adotada por este PDZ, esta, se baseou na numeração reorganizada pela Diretoria de Infraestrutura (DIP CODEBA) conforme a planta PS16-CB00-1001.dwg e nas informações recebidas em reuniões e visitas técnicas ao Porto.

Tabela 8 – Descrição das instalações de acostagem

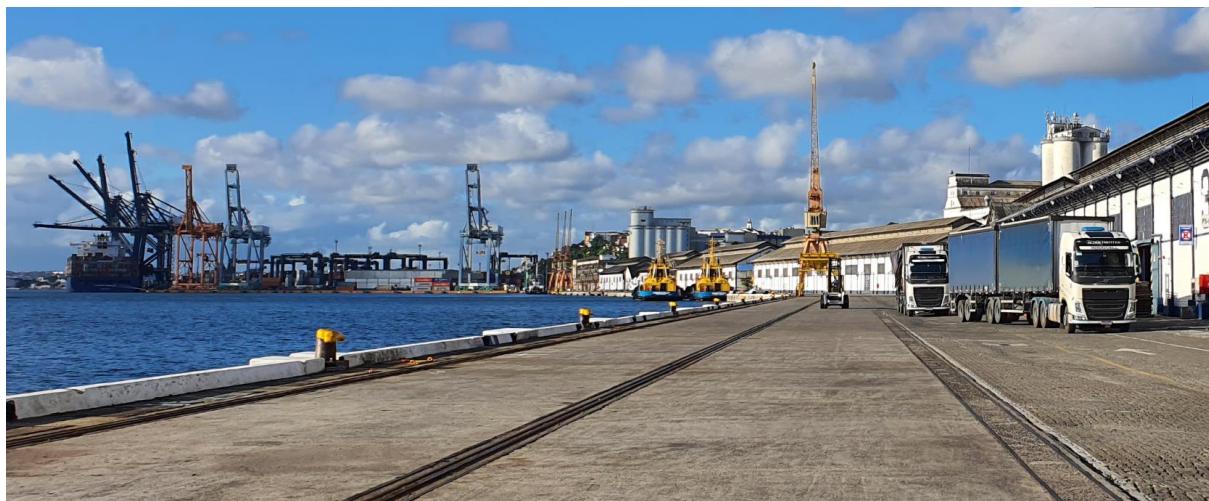
ID Berço	Extensão (m)	Tipo de Uso	Descrição e Capacidades	Calado	Perfil de Carga Predominante
201	379 m	Uso compartilhado	Cabeços 1 a 15, espaçados a cada 25 m e defensas fixas.	8 m	Passageiros
202	300 m	Uso Compartilhado	Cabeços de 16 a 27, espaçados a cada 30 m e defensas fixas.	11,50 m	Carga Geral e Granel Sólido
203	225m	Uso Compartilhado	Cabeços de 28 a 38, espaçados a cada 25 m e defensas duplas.	8 m	Carga Geral e Granel Sólido
204	225 m	Uso Compartilhado	Cabeços de 38 a 47, espaçados a cada 25 m e defensas duplas.	8,00 m e 9,40 m (c/flutuante)	Carga Geral e Granel Sólido
205	225 m	Uso Compartilhado	Cabeços de 47 a 56, espaçados a cada 25 m.	8,00 m e 9,80 m (c/ flutuante)	Carga Geral e Granel Sólido
300	240 m	Uso Exclusivo TECON	Cabeços 1 ao 8 a cada 30 m, com 12 defensas tronco-cônicas.	12,0 m	Carga Geral, Carga Conteinerizada e Granel Sólido
611	375 m	Uso Exclusivo TECON	Cabeços 01 ao 12 a cada 30 m, defensas tronco-cônicas.	13,9 m	Carga Geral, Carga Conteinerizada e Granel Sólido
610	425 m	Uso Exclusivo TECON	Cabeços 13 ao 33 a cada 20 metros. Defensas tronco-cônicas.	13,1 m	Carga Geral, Carga Conteinerizadas e Granel Sólido

Fonte: Elaborado pelos autores com base nas diretrizes do PDZ.

Conforme a descrição disponível no Regulamento de Exploração dos Portos da CODEBA, todos os berços do Porto Organizado de Salvador tem o fundo do ancoradouro em areia, não disponibiliza fornecimento de energia elétrica a navios.

De acordo com o REP do Porto Organizado de Salvador o cais compartilhado possui 10 guindastes, sendo que o berço 202 possui um guindaste com capacidade de 3,2 toneladas, o berço 204 três guindastes elétricos de pórtico 3,2 toneladas, o berço 205 três guindastes de 3,2 toneladas e o berço 300 dispõe de três guindastes.

Figura 17 – Guindastes no trecho de cais compartilhado. Ao fundo instalações de acostagem da Arrendatária TECON.



Fonte: Acervo dos autores, maio 2021.

Áreas Temporariamente Indisponíveis

Na planta do PDZ estão indicadas áreas afetas temporariamente indisponíveis, que podem se tornar disponíveis para a operação portuária conforme as condições de cada uma delas como detalhado a seguir.

Existem dentro da APO do Porto Organizado dois tipos de áreas temporariamente indisponíveis. O primeiro tipo são aquelas com obras em andamento e se tornarão disponíveis quando concluídas. O segundo tipo são aquelas áreas e instalações de apoio que podem ser relocadas com o objetivo de liberar mais espaço às atividades diretamente relacionadas à movimentação de cargas. Esta medida necessita de emprego de investimento e reordenamento, porém, tratando-se do Porto Organizado de Salvador que é tão escassa na disponibilidade de área retroportuária, esta possibilidade pode oferecer uma solução para a necessidade de espaços para a movimentação de cargas conforme a demanda e interesse dos *players* do mercado interessados em atuar no local.

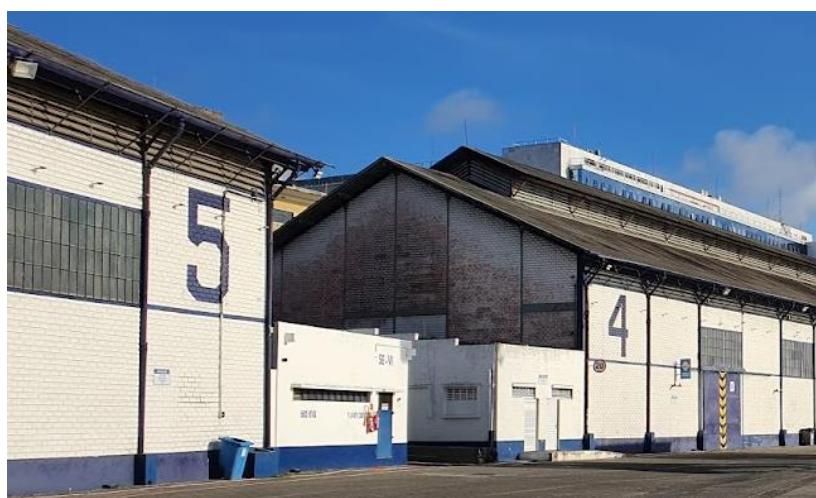
Área hachurada 18

A área 18, marcada em hachura branca (Figura 16) está com obra de aterro em andamento. Trata-se de uma obra de expansão sobre o mar cujo investimento está previsto no contrato de arrendamento do TECON sob responsabilidade da arrendatária, e entrará em operação seguindo o cronograma estabelecido pelo contrato.

Área 6

A área 6 é destinada ao apoio dos TPA, como previsto na legislação, entre os armazéns 4 e 5 e possui instalações de apoio como subestação e sanitários públicos (Figura 18).

Figura 18 – Área 6



Fonte: Acervo dos autores, maio 2021.

Área 9

Semelhante à área 6 (Figura 16), trata-se de uma área multiuso entre os armazéns 6 e 7 e possui instalações de apoio como subestação elétrica.

Áreas hachuradas dentro da área 21

A área de 21 (Figura 16) é um pátio que reúne algumas edificações de apoio; oficinas, central de resíduos e instalações da OGMOSA que também ocupa uma sala dentro do edifício sede da CODEBA, conforme observado especificamente na Figura 19.

Figura 19 – Foto da área 19



Visão da área 21, oficina à esquerda e OGMOSA à direita.



Visão da área 21 com edificações de oficina.



Central de tratamento de resíduos localizada dentro da área 21

Fonte: Acervo dos autores, maio 2021.

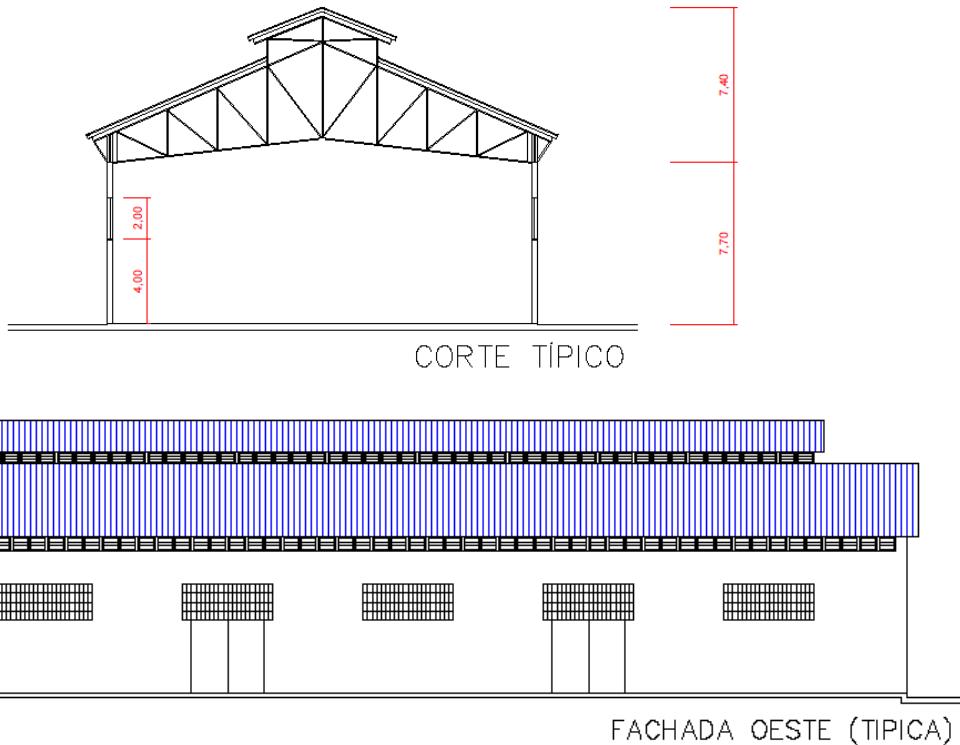


Instalações da OGMOSA

Instalações de Armazenagem

Os armazéns localizados no trecho de cais compartilhado denominados de cais comercial pela CODEBA são construções em estrutura metálica com vedação em alvenaria. Os tamanhos e áreas são variadas, porém a solução estrutural e o pé-direito são os mesmos, conforme mostra o corte e vista típica na Figura 20.

Figura 20 – Corte e Vista tipo do Armazém (s/escala)



Fonte: Acervo técnico DIP/CODEBA, Planta Arquitetônica Cadastral Armazéns do Cais Comercial Porto Organizado de Salvador. Cód.: PS19-CB00-2501. Planta datada de agosto/2019.

O pé-direito livre dos armazéns é de 7,70 metros de altura, com planta livre em piso cimentado.

É importante observar ainda que ao longo do trecho do cais comercial, onde estão instalados os armazéns e o edifício sede da administração da CODEBA, não há um muro de divisão entre a área do porto e a via pública, sendo que as paredes destas edificações servem para este fim e estão construídos diretamente no alinhamento da calçada.

Figura 21 – Visão Interna do Armazém



Fonte: Acervo CODEBA.

Ademais, existem dentro do porto, pátios de armazenagem para movimentação de carga geral e carga conteinerizada, com pavimentação e estruturas adequadas para suas operações.

Na Tabela 9 são apresentadas as principais características das instalações de armazenagem localizados no Porto Organizado de Salvador.

Tabela 9 – Descrição das estruturas de armazenagem

ID Área	Armazém	Área (m ²)	Perfil de Carga
3	Armazém 3	2.000 m ²	Carga Geral e Granel Sólido
5	Armazém 4	1.800 m ²	Carga Geral e Granel Sólido
7	Armazém 5	3.000 m ²	Carga Geral e Granel Sólido
8	Armazém 6	2.000 m ²	Carga Geral e Granel Sólido
10	Armazém 7	1.400 m ²	Carga Geral e Granel Sólido
12	Armazém 8	1.600 m ²	Carga Geral e Granel Sólido
17	Armazém TECON	4.377 m ²	Granel Sólido
17	Pátio TECON	131.073 m ²	Carga Geral e Carga Conteinerizada

19	Pátio TECON	28.416 m ²	Carga Geral e Carga Conteinerizada
20	Armazém Intermarítima	1.305 m ²	Carga Geral e Carga Conteinerizada
20	Pátio Intermarítima	16.707 m ²	Carga Geral e Carga Conteinerizada
24	Armazém Intermarítima	3.917 m ²	Carga Geral e Carga Conteinerizada
24	Pátio Intermarítima	20.000 m ²	Carga Geral e Carga Conteinerizada

Fonte: Elaborado pelos autores com base no PDZ 2018 (CODEBA, 2018).

A apresentação do reordenamento espacial das áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento para os cenários de curto, médio e longo prazo, estão retratadas no item “2.11.2 Planejamento de Curto, Médio e Longo Prazo” da seção “2.11 Planejamento e Zoneamento Portuário nos Cenários de Curto, Médio e Longo Prazo” deste PDZ.

2.2 ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS ARRENDADAS

No ano base de 2021, a época da elaboração deste PDZ havia no Porto Organizado de Salvador quatro contratos de arrendamento vigentes, sendo um deles do tipo de transição. O contrato de arrendamento transitório, área 24, é tratado como área afeta à operação portuária disponível para arrendamento.

Na Figura 22 apresenta-se o mapa com as áreas e instalações arrendadas identificadas, conforme a situação do contrato.

Figura 22 – Áreas e instalações arrendadas



Fonte: Elaborado pelos autores com base nas diretrizes do PDZ.

Nos Quadros 11 está a descrição das áreas afetas às operações portuárias arrendadas.

Quadro 11 – Descrição dos contratos de arrendamento

ÁREA ID 1	
Contrato:	001/2017
Arrendatário:	CONTERMAS - Arrendatária Novo Terminal Marítimo de Salvador SPE S.A.
Perfil da Carga:	Passageiros
Produtos	n/a
Movimentados:	
Área:	10.907,65 m ²
Início:	04/07/2017
Término:	03/07/2042
Status:	Regular
Prorrogado (S/N), Prazo total / obs.:	Não (total 25 + 25 anos)

ÁREA ID 17, 18 e 19	
Contrato:	012/2000
Arrendatário:	TECON SALVADOR S. A.
Perfil da Carga:	Carga Geral, Carga Conteinerizada e Granel Sólido
Produtos	Carga Geral e Carga Conteinerizada
Movimentados:	
Área:	216.546 m ²
Início:	14/03/2000
Término:	13/03/2050
Status:	Regular
Prorrogado (S/N), Prazo total / obs.:	Sim (total 25 + 25 anos)

ÁREA ID 20	
Contrato:	-
Arrendatário:	INTERMARÍTIMA TERMINAIS LTDA
Perfil da Carga:	Carga Geral
Produtos	Carga geral e Carga Conteinerizada
Movimentados:	
Área:	16.707,81 m ²
Início:	-
Término:	-
Status:	Encerramento do leilão e em processo de assinatura do contrato.
Prorrogado (S/N), Prazo total / obs.:	Não (total 10 anos)

Toda movimentação de cargas dentro do porto organizado é efetuada pelas empresas privadas credenciadas na CODEBA como Operadoras Portuárias:

Operadoras Portuárias com Áreas Arrendadas dentro do porto organizado a época de realização do PDZ em 2021:

- » CONTERMAS – TERMINAL MARÍTIMO DE SALVADOR
Site: www.contermas.com.br
- » TECON SALVADOR S/A
Site: www.teconsalvador.com.br
- » INTERMARÍTIMA PORTOS E LOGISTICA S/A
Site: www.intermaritima.com.br

Operadoras Portuárias credenciadas:

- » BNL MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS LTDA.
Site: www.bnlmc.com.br
- » MARTINS MEDEIROS ARMAZÉNS GERAIS LTDA.
Site: www.mmedeiros.com.br
- » VETOR AGENCIAMENTOS
Site: www.vetorbahia.com.br

Para consultar a relação atualizada das operadoras deve ser consultado o sítio:
<https://www.codeba.gov.br/>

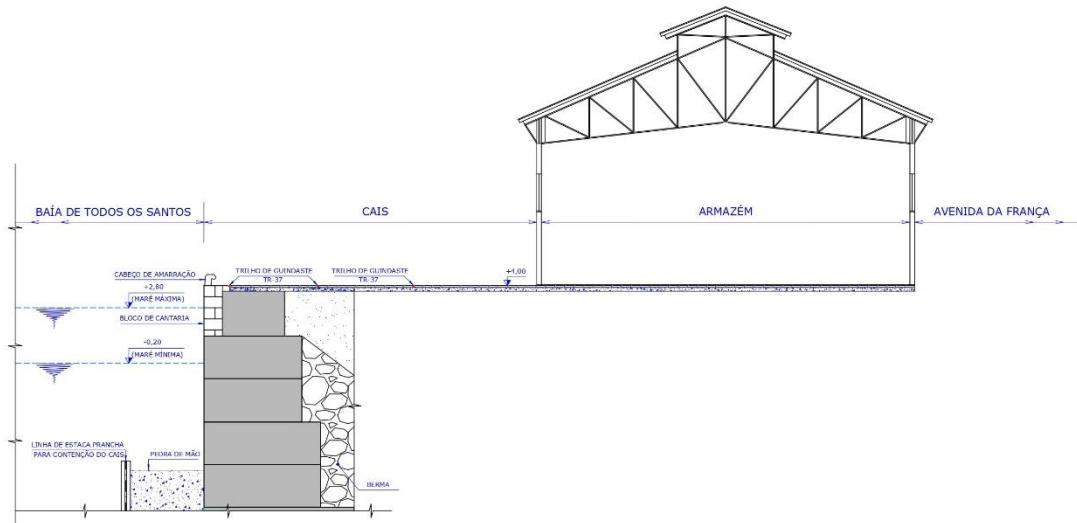
A apresentação do reordenamento espacial das áreas afetas às operações portuárias arrendadas para os cenários de curto, médio e longo prazo, estão retratadas no item “2.11.2 Planejamento de Curto, Médio e Longo Prazo” da seção “2.11 Planejamento e Zoneamento Portuário nos Cenários de Curto, Médio e Longo Prazo” deste PDZ.

2.3 ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA ARRENDAMENTO

No caso do Porto Organizado de Salvador, há disponibilidade de áreas para arrendamento na porção retroportuária sem acesso direto a água próximo à área da Intermarítima e áreas para arrendamento com acesso direto a acostagem trecho de cais junto aos armazéns.

As áreas junto ao acesso direto ao cais estão na faixa que abrange todo o cais compartilhado a partir do Armazém 3 até o início do Berço 300. Nesta localidade estão instalados de maneira linear os armazéns, instalações da sede administrativa da CODEBA e o estacionamento para veículos leves.

Figura 23 – Croqui esquemático da faixa do cais compartilhado



Fonte: Elaborado pelos autores baseados em medidas aproximadas.

A diretriz definida pela Autoridade Portuária para este PDZ prevê como planejamento futuro de curto a médio prazo a ampliação deste trecho de cais, o que aumentaria o tamanho da área disponível para o trabalho de movimentação das cargas, tornando-as mais atraentes para arrendamento.

Na Figura 24 são apresentadas as áreas disponíveis para arrendamento, por perfil de carga e a Tabela 10 traz as informações das áreas disponíveis para arrendamento com a metragem, a descrição e o tipo de carga.

Figura 24 – Áreas disponíveis para arrendamento por perfil de carga



Fonte: Elaborado pelos autores com base nas diretrizes do PDZ.

Tabela 10 – Descrição das áreas disponíveis para arrendamento

ID Área	Área (m ²) ⁵	Identificação/Utilização Atual	Perfil de Carga
3	2.111 m ²	Armazém 3	Carga Geral e Granel Sólido
4	391 m ²	Alpendre	Carga Geral e Granel Sólido
5	1.874 m ²	Armazém 4	Carga Geral e Granel Sólido
6	483 m ²	Alpendre	Carga Geral e Granel Sólido
7	3.558 m ²	Armazém 5	Carga Geral e Granel Sólido
8	2.457 m ²	Armazém 6	Carga Geral e Granel Sólido
9	505 m ²	Alpendre	Carga Geral e Granel Sólido
10	1.691 m ²	Armazém 7	Carga Geral e Granel Sólido
12	2.002 m ²	Armazém 8	Carga Geral e Granel Sólido
21	9.919 m ²	Área pavimentada	Carga Geral e Carga Conteinerizada
23	15.593 m ²	Área pavimentada	Carga Geral e Carga Conteinerizada
24	20.000 m ²	Pátio de Armazenagem em contrato de transição INTERMARÍTMA	Carga Geral e Carga Conteinerizada

Fonte: Elaborado pelos autores com base no PDZ 2018.

A época da elaboração deste PDZ, a área 24 possui contrato de transição vigente com a empresa INTERMARÍTMA, porém, por se tratar de um contrato com prazo de 180 dias e não haver possibilidade de prorrogação, a área 24 pode ser considerada como uma área disponível para arrendamento.

A Figura 25 apresenta a situação das demais áreas disponíveis para arrendamento.

⁵ A área da tabela é uma referência aproximada do tamanho e foi calculada automaticamente pelo sistema de georreferenciamento, podendo apresentar diferença de precisão.

Figura 25 – Foto das áreas disponíveis para arrendamento



Armazém 5, Alpendre, e Armazém 4
(ID Área 5, 6 e 7)



Armazém 8
(Área 12)



Visão geral do cais compartilhado



Visão da Área 21



Visão da Área 20



Visão da Área 23

Fonte: Acervo dos autores, maio 2021.

2.4 ÁREAS E INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS.

São consideradas áreas não afetas aquelas localizadas dentro da poligonal do Porto Organizado que, de acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do porto, não são reservadas ao exercício das atividades de movimentação de passageiros, movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, incluindo as de caráter cultural, social, recreativo, comercial e industrial.

A Figura 26 mostra a localização das áreas não afetas às operações portuárias e a Tabela 11 a descrição detalhada dessas áreas.



Figura 26 – Áreas e instalações não afetas às operações portuárias



Fonte: Elaborado pelos autores com base nas diretrizes do PDZ.

Tabela 11 – Descrição das áreas não afetas

ID Área	Área do Terreno Aprox. (m ²) ⁶	Identificação	Destinação Atual	Cedida	Disponível para Cessão
2	383 m ²	Edificação de 723 m ² (T+3 Pavimentos)	Entidades representativas	Parcialmente cedida	Não
11	863 m ²	Salas e edificações entre armazéns	Administrativo	Parcialmente cedida	Sim
13	2.394 m ²	Edifício Sede (T+2Pav.) Anexo (T+3Pav.)	Administrativo	Parcialmente cedida	Não
14	1.165 m ²	Pátio	Estacionamento	Não	Não
15	265 m ²	Torre de transferência do Moinho	Servidão de passagem	Não	Não
16	552 m ²	Pátio	Pátio	Não	Não
22	18.529 m ²	Pátio de Acesso, Portarias 3A e 3B	Pátio	Não	Não

Fonte: Elaborado pelos autores com base nas diretrizes do PDZ.

O Porto Organizado de Salvador, abriga diversas atividades administrativas e órgãos relacionados ao exercício da atividade portuária (Figuras 27 e 28).

⁶ A área da tabela é uma referência aproximada do tamanho e foi calculada automaticamente pelo sistema de georreferenciamento, podendo apresentar diferença de precisão.

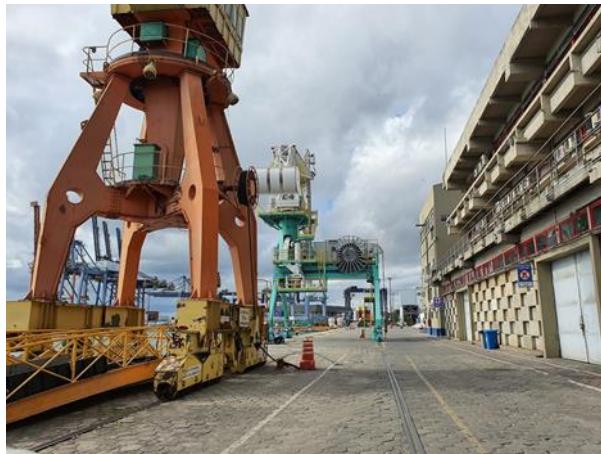
Figura 27 – Fotos das áreas não afetas



Área 2, Edifício dos Órgãos Anuentes



Área 11, Sanitários, Alojamento da GP e Salas de Treinamento, entre Armazéns 7 e 8



Área 13, Edifício sede e anexo à direita do cais



Visão da Área 14, Estacionamento próximo à Área 13 do edifício sede



Visão da Área 14, subestação localizada junto à área do estacionamento

Fonte: Acervo dos autores, maio2021.



Área 15, torre de transferência do moinho

Figura 28 – Fotos das áreas não afetas



Área 16, pátio com caixa d'água



Área 22, visão do pátio de acesso

Fonte: Acervo dos autores maio/2021.

A ocupação e uso dessas áreas estão ordenadas por meio de contratos de cessão ou autorização de uso não oneroso, acordados junto à Autoridade Portuária, conforme apresentado na a seguir.

Tabela 12 – Descrição dos Contratos de Cessão Não Onerosas

ID	Área	Número do Contrato	Área do Contrato (m ²)	Cessionários	Data Início	Data Vencimento	Descrição
2	001/2009	596,94	RECEITA FEDERAL DO BRASIL - Alfândega da Receita Federal do Brasil em Salvador		22/01/2019	22/01/2029	Atuação Institucional, repatriação aduaneira. Terreno para construção de edificação.
11	005/2018	112,26	POLÍCIA FEDERAL NEPOM – Superintendência Regional da BA SRTE/BA – Superintendência Regional do Trabalho na Bahia		27/12/2018	26/12/2038	Instalações da base do NEPOM/DREX/SR/PF/BA Núcleo Especial de Polícia Marítima
11	001/2017	45,85	Superintendência Regional do Trabalho na Bahia	ANVISA	11/01/2017	10/01/2037	Fiscalização Aquaviária e Portuária das Normas Trabalhistas
11	002/2017	104,26	ANVISA		19/01/2017	18/01/2037	Apoio administrativo
13	002/2016	61,88	Polícia Federal		16/12/2016	15/12/2026	Atividade de Polícia Marítima e controle migratório
13	002/2018	10,19	OGMOSA		01/10/2018	30/09/2038	Uso institucional
21	001/2016	1.469,92	OGMOSA		05/07/2016	04/07/2036	Sede / sucursal para acompanhamento das atividades

Fonte: Elaborado pelos autores com base nas diretrizes do PDZ.

A instalação objeto do contrato 001/2016 cedida à OGMOSA está sendo tratada como área temporariamente indisponível dentro da Área 21, classificada como afeta às operações portuárias com possibilidade de remanejamento conforme a demanda por espaços operacionais no Porto Organizado de Salvador.

A apresentação do reordenamento espacial das áreas e instalações não afetas às operações portuárias para os cenários de curto, médio e longo prazo, estão retratadas no item “2.11.2 Planejamento de Curto, Médio e Longo Prazo” da seção “2.11 Planejamento e Zoneamento Portuário nos Cenários de Curto, Médio e Longo Prazo” deste PDZ.

2.5 ÁREAS E INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS EM EXPLORAÇÃO INDIRETA

Conforme os contratos apresentados na tabela 12, atualmente no Porto apenas as áreas 2, 11, 13 e 21 são utilizadas por órgãos anuentes. Neste sentido, existe um esforço da Autoridade Portuária em centralizar as atividades dessas entidades para o prédio administrado pela CODEBA dentro da área 13.

Todos os contratos de cessão vinculados ao Porto de Salvador, estarão dentro de uma área administrada pela Autoridade Portuária. Não existindo, uma área inteira que esteja em exploração indireta, apenas contratos para o uso de salas e espaços administrativos.

Ademais, há dois contratos de passagem vigentes que geram receita patrimonial para a CODEBA dentro do Porto Organizado de Salvador em exploração indireta, conforme indicado no Quadro 12.

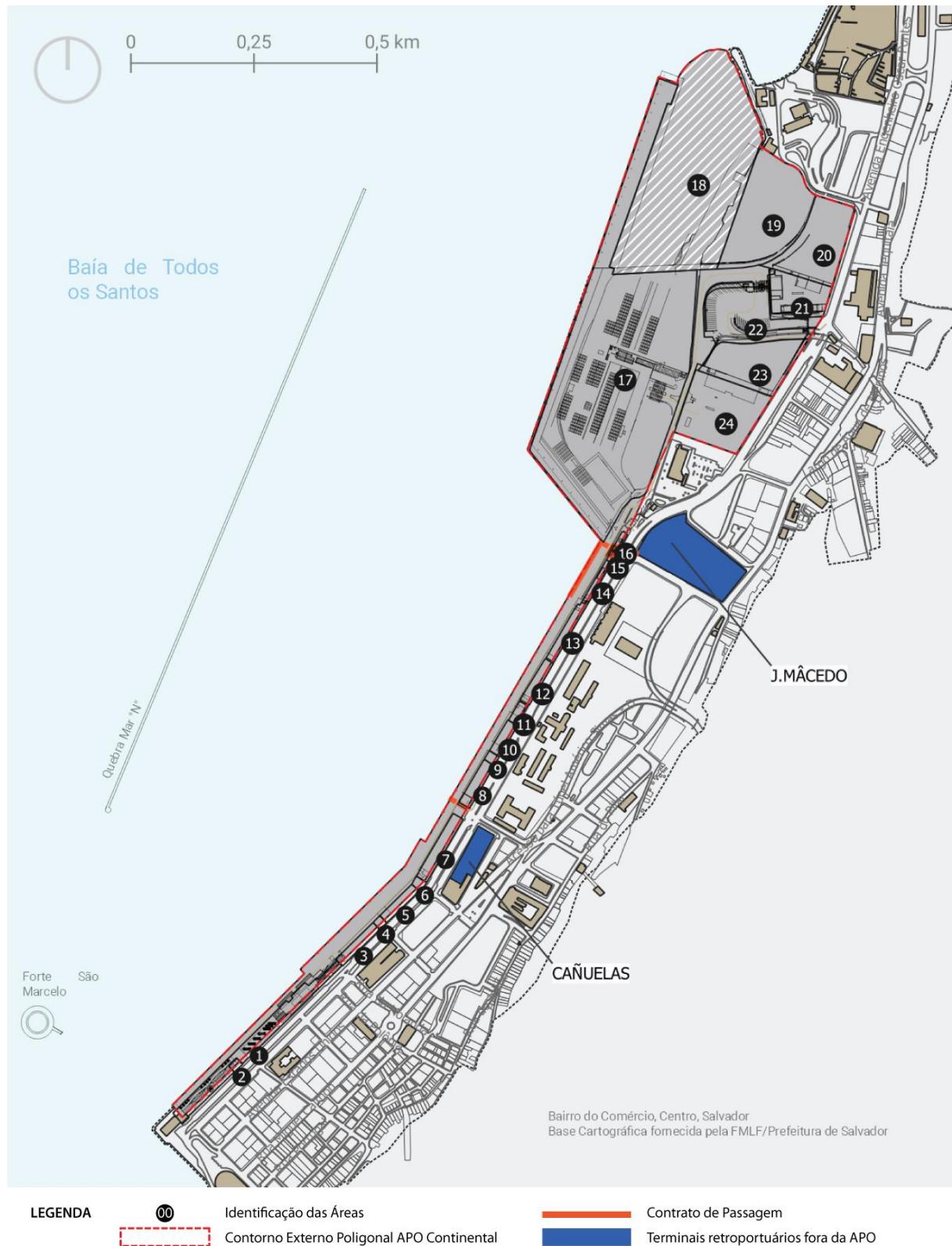
Quadro 12 – Contratos em exploração indireta

	MOINHO SALVADOR	MOINHO CAÑUELAS
Contrato:	001/2014	001/2016
Cessionário:	J. MACÊDO S.A.	MOINHO CANUELAS LTDA.
Tipo de Contrato:	Contrato de Passagem	Contrato de Passagem
Perfil da Carga:	Granel Sólido	Granel Sólido
Produto Movimentado:	Vegetal	Vegetal
Área:	840,00 m ²	68,85 m ²
Início:	27/11/2014	01/06/2016
Término:	26/11/2039	31/05/2041
Status:	Regular	Regular
Possibilidade de Prorrogação(S/N):	Sim	Sim

Fonte: Elaborado pelos autores com base nos contratos disponibilizados no site da CODEBA.

Trata-se de instalações de transporte contínuo de moega e esteira transportadora subterrânea interligando diretamente os navios aos terminais retroportuários dos moinhos instalados no entorno imediato do Porto Organizado de Salvador e estão identificados na Figura 29.

Figura 29 – Contratos de Passagem



Fonte: Elaborado pelos autores com base nas diretrizes do PDZ.

A apresentação do reordenamento espacial das áreas e instalações não afetas às operações portuárias em exploração indireta para os cenários de curto, médio e longo prazo, estão retratadas no item “2.11.2 Planejamento de Curto, Médio e Longo Prazo” da seção “2.11 Planejamento e Zoneamento Portuário nos Cenários de Curto, Médio e Longo Prazo” deste PDZ.

2.6 ÁREAS E INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA EXPLORAÇÃO INDIRETA

Existe somente uma área disponível para exploração indireta no Porto Organizado de Salvador. A diretriz estabelecida neste PDZ para o reordenamento da Área do Porto Organizado de Salvador priorizou as áreas afetas à operação portuária, já que Salvador carece de áreas continentais para expansão.

Há um esforço no sentido de remanejar os órgãos anuentes para o edifício dos Órgãos Anuentes, indicada como área 2 do PDZ.

Quadro 13 – Descrição das áreas não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta

ID Área	Área (m ²) ⁷	Descrição	Tipo de Cessão / Disponibilidade para Cessão
11	863 m ²	Salas e edificações entre armazéns	Disponível para Cessão

Fonte: Elaborado pelos autores com base nas diretrizes do PDZ.

A apresentação do reordenamento espacial das áreas e instalações não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta nos cenários de curto, médio e longo prazo, estão retratadas no item “2.11.2 Planejamento de Curto, Médio e Longo Prazo” da seção “2.11 Planejamento e Zoneamento Portuário nos Cenários de Curto, Médio e Longo Prazo” deste PDZ.

2.7 TERMINAIS DE USO PRIVADO DENTRO DA POLIGONAL DO PORTO ORGANIZADO

Não há Terminal de Uso Privado (TUP) dentro da poligonal da Área do Porto Organizado de Salvador.

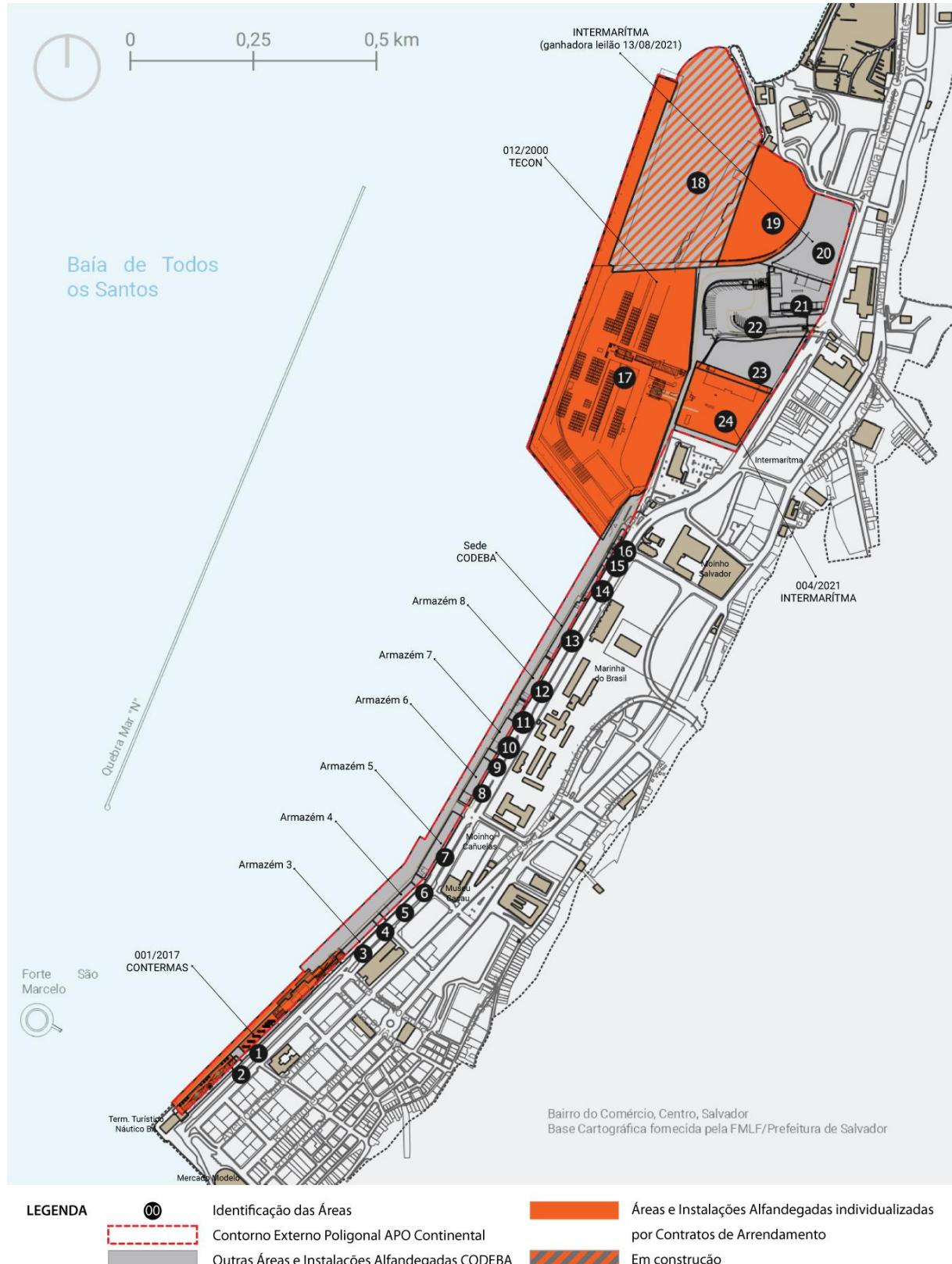
⁷ A área da tabela é uma referência aproximada do tamanho e foi calculada automaticamente pelo sistema de georreferenciamento, podendo apresentar diferença de precisão.

2.8 ÁREAS E INSTALAÇÕES ALFANDEGADAS

São consideradas áreas alfandegadas, aquelas áreas demarcadas pela Autoridade Aduaneira competente, na zona primária dos Portos Organizados ou na zona secundária a estes vinculada, a fim de que nelas possam ocorrer atividades, sob controle aduaneiro da Receita Federal, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas, inclusive sob regime especial.

Na prática, todas as áreas dentro do contorno da poligonal da APO do Porto Organizado de Salvador podem ser consideradas alfandegadas para a atividade portuária exercida pelos operadores portuários privados através da supervisão da Autoridade Portuária, conforme demonstrado na Figura 30.

Figura 30 – Áreas e Instalações Alfandegadas



Fonte: Elaborado pelos autores com base nas diretrizes do PDZ

2.9 ÁREAS DE INTERESSE PORTUÁRIO FORA DO PORTO ORGANIZADO

A seguir, temos a descrição de cada uma das áreas de interesse portuário que estão fora da área do Porto Organizado de Salvador, demarcadas no mapa anterior com as suas respectivas identificações.

AI-1: Área de interesse fora da APO do patrimônio da CODEBA

A área marcada como AI-1 fazia parte da APO de Salvador, e é onde está localizado o Terminal São Joaquim de *ferryboat*, Armazém 10 e terrenos adjacentes. Na última atualização da APO, esta área ficou fora da delimitação da poligonal a partir do Decreto de 3 de junho de 2015.

Essa área faz parte do patrimônio da CODEBA com área total de 43.269,53 m² e está cedido à Secretaria de Infraestrutura do Governo do Estado da Bahia (SEINFRA-BA) através do Contrato de Cessão de Uso Não Oneroso, número 001/2015, celebrada em 17 de junho de 2015 com vencimento em 16 de junho de 2035, com previsão de mais 20 anos renováveis.

O contrato foi celebrado entre as duas autoridades pelo interesse público em requalificar e modernizar o terminal de São Joaquim.

A Figura 31 apresenta as áreas de interesse portuário que estão fora da área do Porto Organizado de Salvador, além de identificar as áreas de planejamento portuário que serão melhor apresentadas nas seções a seguir.

Figura 31 – Áreas de interesse portuário fora do Porto Organizado de Salvador



Fonte: Elaborado pelos autores com base nas diretrizes do PDZ

2.10 PROJEÇÃO DE DEMANDA

Com o objetivo de atualizar as demandas e as necessidades de desenvolvimento e expansão do porto nos próximos anos, foi promovida uma revisão nas projeções de carga apresentadas no Plano Mestre do Complexo Portuário de Salvador.

Considerando o dinamismo das mudanças econômicas e variáveis que interferem na atividade portuária, atualmente o planejamento do *layout* e zoneamento do porto vem sofrendo alterações significativas com a inserção de um novo terminal, principalmente em razão das movimentações das cargas, que tem grande relevância para o desenvolvimento das atividades portuárias em geral. Dessa maneira, a projeção das demandas de cargas para o Porto Organizado de Salvador são fundamentais para o entendimento dos esforços, visando ao desenvolvimento do porto.

As projeções de cargas do Plano Mestre foram elaboradas considerando o desenvolvimento gerado pelo momento econômico ao qual o Brasil se encontrava com base nos anos de 2016 e 2017. Sendo assim, o PDZ buscou observar a curva de crescimento da demanda de cada carga projetada em cada cenário pelo Plano Mestre, atualizando a base para a movimentação real observada no porto no ano de 2021. Além disso, foi considerada a inserção dos novos terminais que serão instalados no porto nos próximos anos.

Com relação à movimentação esperada no horizonte do PDZ, os resultados das perspectivas de futuro nos cenários tendencial, pessimista e otimista estão apresentados nas Tabelas 13, 14 e 15.

Tabela 13 – Projeção de demanda: cenário Tendencial (2021-2060)

Cenário Tendencial		Horizonte (t/ano)								
		2021	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060
Granéis Sólidos	Fertilizantes	134.698	154.859	176.358	192.754	205.508	216.803	229.921	243.403	256.520
Minerais	Outros Minérios	118.977	136.786	155.775	170.258	181.523	191.500	203.086	214.995	226.581
TOTAL		253.675	291.645	332.132	363.012	387.030	408.303	433.007	458.397	483.101
Granéis Sólidos	Trigo	407.755	417.761	436.467	461.408	492.584	527.501	546.207	561.172	575.513
TOTAL		407.755	417.761	436.467	461.408	492.584	527.501	546.207	561.172	575.513
Carga Geral	Contêiner	4.504.887	4.836.231	5.345.943	5.952.077	6.480.410	7.113.980	7.874.962	8.654.095	9.430.033
	Celulose	188.457	206.725	226.480	242.708	255.408	265.991	276.574	287.157	297.740
	Veículos	521	547	594	642	689	729	769	816	856
	Soda Cáustica	808	808	808	808	875	1.010	1.145	1.279	1.414
	Outras Cargas Gerais	226.238	238.181	255.050	278.170	305.361	345.058	384.755	423.360	463.057
TOTAL		4.920.910	5.282.492	5.828.875	6.474.404	7.042.744	7.726.767	8.538.204	9.366.708	10.193.100
Somatório das cargas		5.582.340	5.991.898	6.597.474	7.298.824	7.922.358	8.662.572	9.517.419	10.386.277	11.251.714

Fonte: Elaborado pelos autores com base no Plano Mestre (BRASIL, 2018).

Tabela 14 - Projeção de demanda: cenário Pessimista (2021-2060)



Cenário Pessimista		Horizonte (t/ano)								
		2021	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060
Granéis Sólidos	Fertilizantes	134.698	152.476	169.912	181.784	189.574	195.510	202.559	208.866	214.430
Minerais	Outros Minérios	118.977	134.680	150.081	160.567	167.449	172.692	178.918	184.489	189.404
	TOTAL	253.675	287.156	319.993	342.351	357.023	368.202	381.477	393.354	403.834
Granéis Sólidos	Trigo	407.755	413.326	426.597	444.925	468.309	494.221	504.333	510.653	515.709
	TOTAL	407.755	413.326	426.597	444.925	468.309	494.221	504.333	510.653	515.709
Carga Geral	Contêiner	4.504.887	4.800.889	5.251.900	5.788.557	6.238.855	6.775.035	7.421.966	8.067.261	8.695.533
	Celulose	188.457	200.237	211.199	216.315	216.315	214.122	209.738	204.622	197.314
	Veículos	521	541	581	621	654	686	718	742	767
	Soda Cáustica	808	754	754	822	891	959	1.096	1.233	1.302
	Outras Cargas Gerais	226.238	228.971	244.748	273.231	300.623	328.015	367.021	399.775	427.167
	TOTAL	4.920.910	5.231.391	5.709.181	6.279.547	6.757.337	7.318.817	8.000.539	8.673.634	9.322.083
	Somatório das cargas	5.582.340	5.931.872	6.455.772	7.066.823	7.582.669	8.181.240	8.886.349	9.577.642	10.241.626

Fonte: Elaborado pelos autores com base no Plano Mestre (BRASIL, 2018).

Tabela 15 - Projeção de demanda: cenário Otimista (2021-2060)

Cenário Otimista		Horizonte (t/ano)								
		2021	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060
Granéis Sólidos	Fertilizantes	134.698	157.169	182.230	203.353	220.537	237.364	256.339	276.746	297.511
Minerais	Outros Minérios	118.977	138.825	160.961	179.619	194.798	209.661	226.421	244.446	262.788
	TOTAL	253.675	295.994	343.191	382.972	415.335	447.025	482.760	521.192	560.298
Granéis Sólidos	Trigo	407.755	422.112	446.761	478.189	517.011	560.763	587.876	611.293	635.325
	TOTAL	407.755	422.112	446.761	478.189	517.011	560.763	587.876	611.293	635.325
Carga Geral	Contêiner	4.504.887	4.873.468	5.435.543	6.109.400	6.719.265	7.442.525	8.316.466	9.224.893	10.147.804
	Celulose	188.457	212.194	240.759	266.603	291.087	314.210	338.014	363.858	390.383
	Veículos	521	553	607	661	716	770	825	879	942
	Soda Cáustica	808	808	808	808	943	1.077	1.212	1.347	1.549
	Outras Cargas Gerais	226.238	239.050	262.135	278.968	318.630	364.543	404.204	444.948	496.023
	TOTAL	4.920.910	5.326.073	5.939.852	6.656.440	7.330.640	8.123.125	9.060.721	10.035.925	11.036.700
	Somatório das cargas	5.582.340	6.044.179	6.729.804	7.517.601	8.262.986	9.130.913	10.131.357	11.168.410	12.232.324

Fonte: Elaborado pelos autores com base no Plano Mestre (BRASIL, 2018).

Além da movimentação de cargas, o Porto de Ilhéus também recebe navios de passageiros em algumas épocas do ano. A movimentação de passageiros acontece no cais do Porto de Ilhéus que, junto com o Porto de Salvador, é o destino da Bahia incluído na rota dos navios de cruzeiro.

A demanda de passageiros que será apresentada a seguir, foi baseada com base nas projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Salvador e Aratu-Candeias, haja vista, que durante a elaboração deste PDZ as atividades turísticas do Porto estavam suspensas em razão da Pandemia. Dessa maneira, pela ausência de movimentação de passageiros nos últimos anos, este PDZ considerou os números apresentados no Plano Mestre para definir a demanda para o número de atracções navios entre os anos de 2021 e 2060.

Tabela 16 – Projeção de demanda de atracções de Navios de Passageiros

Porto de Salvador	Nº de Atracções de Navios de Passageiros								
	2021	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060
Cenário Pessimista	58	64	70	72	73	74	74	74	74
Cenário Otimista	60	67	76	80	84	87	91	94	97
Cenário Tendencial	59	65	73	76	79	80	82	84	86

Fonte: Elaborado pelos autores com base no Plano Mestre do Complexo Portuário de Ilhéus (BRASIL, 2018).

Os resultados de projeção de demanda aqui apresentados têm como foco principal demonstrar as necessidades e interesses para o planejamento do Porto Organizado de Salvador apresentados neste capítulo.

2.11 PLANEJAMENTO E ZONEAMENTO PORTUÁRIO NOS HORIZONTES DE CURTO, MÉDIO E LONGO PRAZO

2.11.1 Metodologia Utilizada

De acordo com a Portaria nº 61, de 10 de junho de 2020 do MINFRA, os horizontes de planejamento são os que seguem

- » Curto Prazo: até 4 anos
- » Médio Prazo: de 4 a 10 anos
- » Longo Prazo: superior a 10 anos

A construção do planejamento portuário para estes cenários, que serão apresentados a seguir, foi resultado de três etapas descritas abaixo.

A. Instrumentos de planejamento oficiais

Na seção anterior, foram apresentados os números de projeção de demanda obtidos através da metodologia científica presente nos instrumentos de planejamento oficiais, fundamentalmente o Plano Mestre de 2018.

Nesta etapa do trabalho, este estudo observou a curva de crescimento de demanda de cada carga projetada nos distintos cenários e, posteriormente promoveu uma atualização, utilizando a movimentação real do ano de 2021.

Ocorre que, embora se reconheça que essa é a metodologia correta a partir dos dados existentes, também é importante ter em consideração que durante a elaboração deste plano, já haviam transcorrido 5 anos desde o processo de coleta de dados que embasaram o Plano Mestre vigente.

Em 2022, o Ministério da Infraestrutura já estava em processo de elaboração de um novo planejamento setorial, inclusive com modernização na metodologia utilizada e, após a publicação desses novos instrumentos, fará parte do processo, a revisão das propostas de planejamento aqui colocadas.

B. Considerações da atual gestão da CODEBA sobre os horizontes de curto, médio e longo prazo

Embora, de acordo com a Portaria nº 61 - MINFRA, não faça parte do processo de elaboração de um plano de zoneamento, um estudo extensivo sobre origens e destino de cargas, mercado e capacidades, a atual gestão avalia, em função da forte atuação comercial que vem sendo desenvolvida, que existe possibilidade de aumento significativo da operação dos portos da CODEBA, tanto pelo aumento na participação do *market share* da movimentação de cargas entre os portos na hinterlândia, quanto na atração de cargas ainda não consolidadas.

Esta avaliação da atual administração, está representada neste PDZ através de duas iniciativas. A primeira, está descrita na seção “11.4 - GESTÃO PORTUÁRIA”, como a indicação da necessidade de implementação de um planejamento comercial da autoridade portuária, que terá o objetivo de traçar ações e realizar estudos no sentido de ampliar a participação e a movimentação nos portos baianos.

A segunda iniciativa, do ponto do planejamento, está fundamentada no princípio básico de que a infraestrutura é indutora de desenvolvimento e crescimento econômico e na experiência prática dos gestores da CODEBA que permite concluir que a informação sobre os planos de aumento de capacidade no planejamento futuro irá contribuir significativamente para a aceleração no desenvolvimento de propostas industriais, comerciais e agrícolas na área de atuação os portos.

Este conjunto de propostas está materializado nos horizontes de médio e longo prazo, que será detalhado a seguir

C. Incorporação de contribuições da comunidade portuária

Conforme descrito na introdução deste PDZ, fazem parte do seu processo de planejamento e execução, tanto representação da experiência dos atuais gestores, quanto a incorporação do resultado da pesquisa realizada através de entrevistas estruturadas e semiestruturada com os principais públicos relevantes da CODEBA, incluindo gestores de instituições públicas e privadas, representantes de associações de classe e de entidades que interajam com a CODEBA.

Na primeira etapa do trabalho, foram feitas dezenas de reuniões com agentes públicos e privados, onde foram obtidas informações e registradas atas de reuniões entre todos os participantes.

Posteriormente, numa etapa onde já havia uma versão preliminar do PDZ, por decisão do CONSAD – Conselho de Administração da CODEBA, foram realizadas reuniões de apresentação do planejamento com o CAP – Conselho de Administração Portuária dos Portos de Salvador e Aratu-Candeias, com o objetivo de validar as informações e as propostas, e verificar a possibilidade de receber novas contribuições com o objetivo de robustecer e solidificar o plano com a participação da sociedade.

Todas as reuniões foram de extrema importância e novas contribuições foram recebidas, destacando o documento encaminhado pela USUPORT – Associação dos Usuários de Portos da Bahia.

De maneira geral, ficou claro que a comunidade dos usuários dos portos administrados pela CODEBA, também tem o entendimento suportado por informações de novos investimentos e projetos, que existe uma possibilidade de fomentar o aumento da movimentação dos portos através do aumento da capacidade adicional de infraestrutura de atracação e armazenagem.

Após a análise dos pleitos, a atual administração considerou que, na sua maioria, as propostas de aumento de capacidade nos horizontes de médio e longo prazo baseadas em informações de novos projetos na hinterlândia dos portos já estavam contempladas nas iniciativas descritas no escopo deste PDZ.

Conforme já ressaltado anteriormente, é verdade que a localização, a capacidade e a geometria dos futuros investimentos propostos, ainda devem ser objeto de aprofundamentos técnicos que podem ocasionar alterações para otimizar os recursos ou em função de viabilidade técnica e operacional.

De qualquer forma, nesta etapa do trabalho, após analisadas e discutidas pela administração, foram incorporadas as seguintes sugestões de investimentos para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

2.11.2 Planejamento de Curto, Médio e Longo Prazo

A seguir serão apresentados os mapas de planejamento futuro, com suas respectivas descrições. É importante salientar que os desenhos que serão apresentados servem para representar os planos de Curto, Médio e Longo Prazo, sendo layouts que necessitam de aprofundamentos técnicos, tais como levantamentos topográficos, sondagens e estudos de manobrabilidade para conferir exatidão e rigor técnico aos futuros projetos. Dessa forma, as localizações apresentadas para a construção dos berços e terminais sugeridos neste PDZ, possuem caráter meramente ilustrativo, podendo sofrer alterações.

Planejamento de Curto Prazo (até 4 anos)

A seguir, é apresentada a descrição de cada uma das interferências de curto prazo demarcadas na figura abaixo, separadas pelas suas respectivas identificações.

C-1: Alargamento e obras de reforço do cais do berço 203

Será realizada obra de reforço e ampliação de cais no trecho do berço 203, seguindo o mesmo alinhamento do berço 202, cujo orçamento já está contemplado na LOA/2022.

Figura 32 - Planejamento e propostas de ampliação de capacidade – CURTO PRAZO



Fonte: Elaborado pelos autores com base no Plano Mestre (BRASIL, 2018).

Planejamento de Médio Prazo (4 a 10 anos)

A seguir, é apresentada a descrição de cada uma das interferências de Médio Prazo demarcadas no mapa anterior separadas pelas suas respectivas identificações.

M-1: Alargamento e obras de reforço do cais dos berço 204 e 205

Será realizada obra de reforço e ampliação de cais no trecho do berço 204 e 205, conforme o planejamento orçamentário disponível.

M-2: Obra de expansão sobre a água no berço 201

Será realizada obra de expansão sobre a água no berço 201.

Figura 33 – Planejamento e propostas de ampliação de capacidade – MÉDIO PRAZO



Fonte: Elaborado pelos autores com base no Plano Mestre (BRASIL, 2018).

Planejamento de Longo Prazo (superior a 10 anos)

A seguir, é apresentada a descrição de cada uma das interferências de longo prazo demarcadas no mapa anterior separadas pelas suas respectivas identificações.

L-1: Área de Expansão sobre Água

Após todo o período de escuta e recebimento de contribuições da comunidade já amplamente descrito em seções anteriores deste documento, restou clara para a atual administração da CODEBA, a importância de propor já neste plano, os fundamentos que permitirão a consolidação do Porto de Salvador como um Hub Port de Contêineres, respeitando a vocação já estabelecida neste período.

Essa ideia se materializa através da proposição de um segundo terminal especializado para este tipo de carga no longo prazo.

Como também já comentado anteriormente, uma das principais contribuições recebidas, que auxiliou a tomada de decisão fazer esta proposição específica, veio justamente da USUPORT - Associação de Usuários dos Portos da Bahia, através de estudos e documentos devidamente protocolados junto a Autoridade Portuária

Dentre os argumentos colocados pela associação dos usuários e confirmada pelas estatísticas oficiais, destaca-se o fato de que já na atualidade a movimentação de cargas no Porto de Salvador é majoritariamente conteneirizada e que a taxa de utilização dos berços não especializados é significativamente menor, o que não contribui para a otimização do patrimônio público

Um segundo argumento, igualmente importante, é que o porto já é protegido e que a construção de um novo terminal por, no futuro, oferecer ao Brasil a possibilidade de um terminal que receba os grandes navios porta-contêineres (ULCV) para operar linhas diretas, porto a porto, sem escalas, e distribuir pela costa brasileira via cabotagem

Naturalmente, a futura viabilidade econômica e financeira desta semente de planejamento ora lançada, dependerá fundamentalmente do desempenho da economia brasileira com o consequente aumento da corrente de comércio internacional, da capacidade empreendedora dos empresários dispostos a explorar a infraestrutura baiana e, finalmente, do bom desempenho do terminal existente, a tal ponto que se justifique uma ampliação de capacidade operacional.

Finalmente, vale destacar mais uma vez que as imagens propostas no plano são diagramas ilustrativos que, muito provavelmente sofrerão modificações e adaptações no futuro, durante a etapa de projetos definitivos

Figura 34 – Planejamento e propostas de ampliação de capacidade – LONGO PRAZO



Fonte: Elaborado pelos autores com base no Plano Mestre (BRASIL, 2018).

2.12 UNIDADES DE CONSERVAÇÃO AMBIENTAL DENTRO DA APO

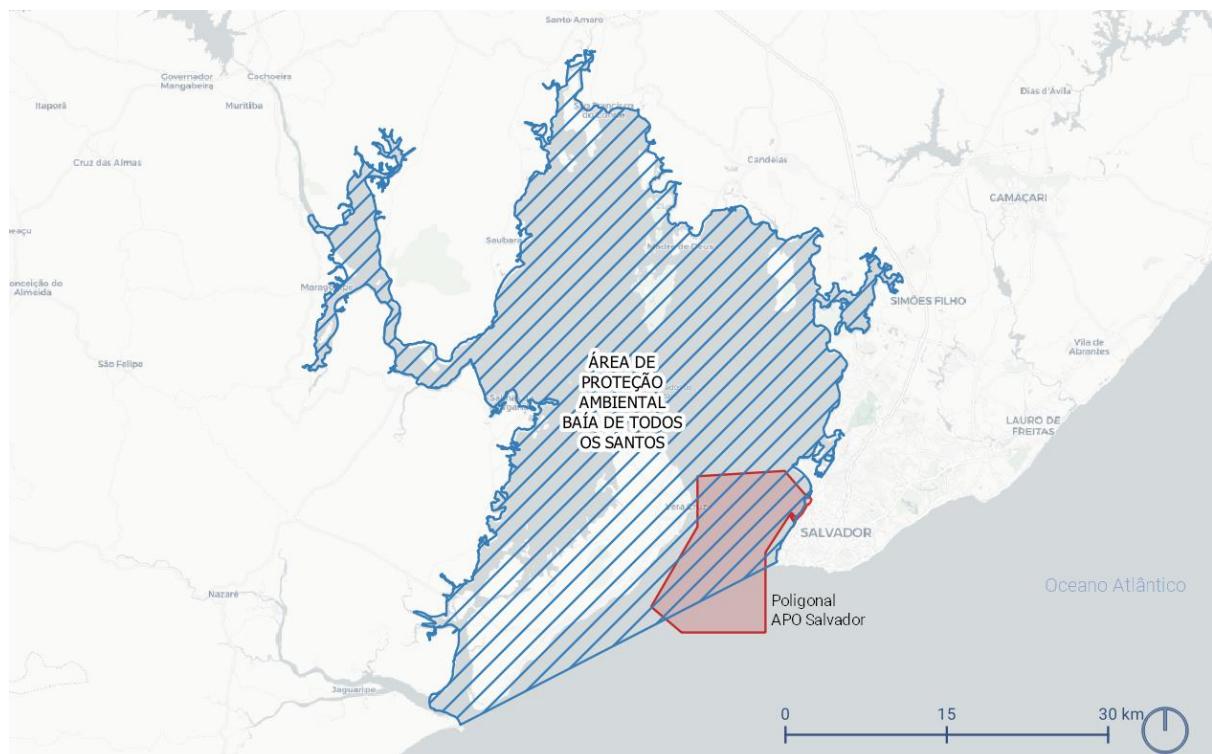
Há uma unidade de Conservação Ambiental de Uso Sustentável dentro dos perímetros da poligonal do Porto Organizado de Salvador criada pelo Poder Estadual da Bahia.

A Área de Proteção Ambiental (APA) em questão é a APA da Baía de Todos os Santos, criada através do Decreto nº 7.595, de 05 de junho 1999, pelo Governo do Estado da Bahia. Possui uma área estimada de 800 km², envolvendo as águas e o conjunto de ilhas inseridas na poligonal formada pela linha da costa que delimita a Baía de Todos-os-Santos e no estuário do Rio Paraguaçu (BAHIA, 1999).

A APA Baía de Todos-os-Santos é uma unidade de conservação de uso sustentável, ou seja, permite o desenvolvimento de atividades econômicas compatíveis com o Limite Aceitável de Câmbio do ecossistema (LAC).

A Figura 35 traz o mapa indicando a área do APA BTS, em que se observa que quase toda a área aquática da APO do Porto Organizado de Salvador está dentro da APA da Baía de Todos-os-Santos.

Figura 35 – Unidade de Conservação dentro da APO



Fonte: Elaborado pelos autores baseados nos dados do Ministério do Meio Ambiente e SEMA-BA.

2.13 COMUNIDADES QUILOMBOLAS

Não há instalação de quilombolas dentro da poligonal da Área do Porto Organizado de Salvador.

2.14 TERRAS INDÍGENAS

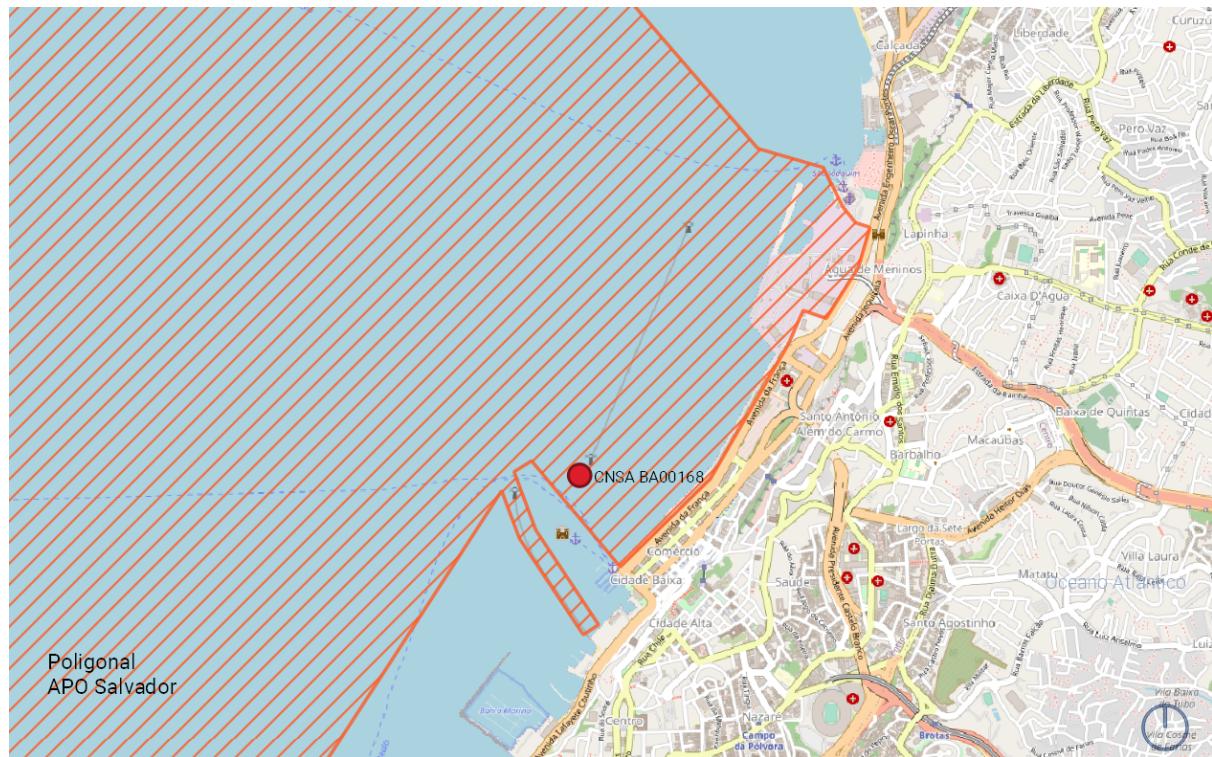
Não há terras indígenas dentro da poligonal da Área do Porto Organizado de Salvador.

2.15 IMÓVEIS TOMBADOS

Não há imóvel tombado dentro da poligonal da Área do Porto Organizado de Salvador, conforme demonstrado na Figura 36.

Na área aquática dentro da poligonal da APO do Porto Organizado de Salvador há um sítio arqueológico denominado de Hollandia ou Amsterdam próximo ao quebra-mar, enterrado no fundo de areia e coral a aproximadamente 8 metros de profundidade, onde foram coletados materiais como jarra “berlanima”, armas e pratos. O sítio está cadastrado no Cadastrado Nacional de Sítios Arqueológicos (CNSA) do CNA-IPHAN sob o código CNSA BA00168 e não é objeto de proteção legal em área tombada.

Figura 36 – Sítio Arqueológico dentro da APO



Fonte: Elaborado pelos autores baseados nos dados do IPHAN.

3 INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO

Esta seção irá abordar duas temáticas: o sistema de abastecimento de energia elétrica e o sistema de abastecimento de água.

3.1 ENERGIA ELÉTRICA

O sistema de abastecimento de energia elétrica do Porto Organizado de Salvador é fornecido pela Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia (CODEBA). A tarifa vigente do contrato, de prazo indeterminado, é de caráter sazonal, Grupo A, paga de acordo com a demanda fixa e de acordo com a tarifa específica do horário de utilização.

Atualmente, a demanda energética fixa do Porto Organizado de Salvador é de 475 kW para a área administrativa e operacional. A média de energia elétrica consumida anualmente pelo porto é de 105.865,15 kWh dos últimos cinco anos (Tabela 17). Sendo que deste total não se incluem os arrendatários e os terminais de uso privado (TUP), que possuem fornecimento próprio.

Tabela 17 - Histórico de consumo de energia (kWh)

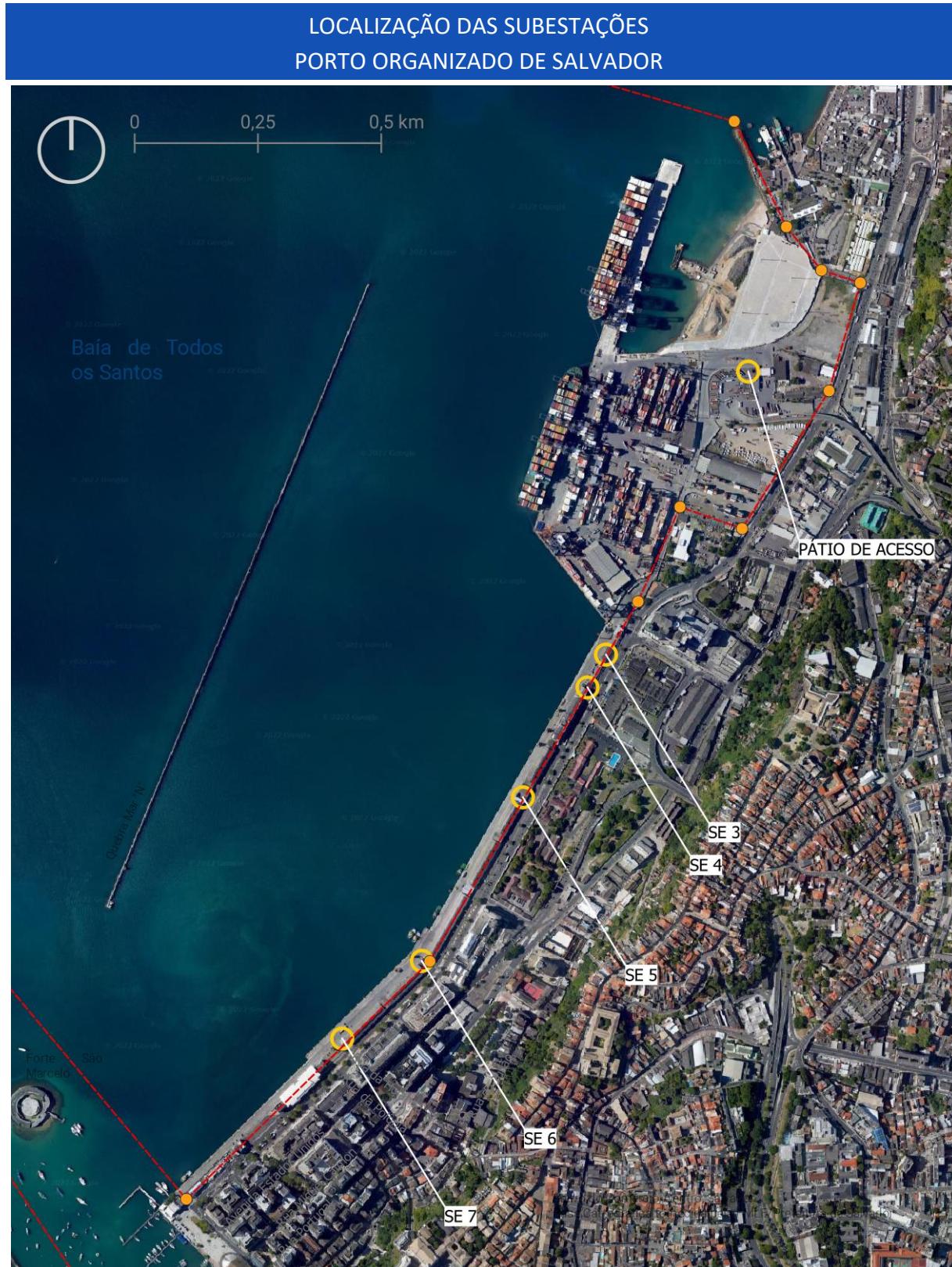
Tipo de Área	2016	2017	2018	2019	2020
Administrativa e Operacional	107.518,94	115.041,83	103.566,66	103.948,33	99.250,00

Fonte: Dados fornecidos pela CODEBA. Elaborado pelos autores (2021).

O sistema de transmissão de energia elétrica do Porto Organizado de Salvador opera com voltagem primária no padrão usual de 11,4 kV, através de seis subestações. Cada subestação transforma a tensão primária em tensões secundárias nas voltagens de 220/380V nas áreas operacionais e de 127/220V nas áreas administrativas, suprindo a demanda local.

As geolocalizações e os registros fotográficos podem ser observadas na Figura 37 e 38.

Figura 37 – Localização das subestações de energia



Fonte: Mapa Base Google Earth, Fonte: CODEBA | Elaboração: Fundação Sousândrade (FSADU)

Figura 38 – Registro fotográfico das subestações de energia



Fonte: Registro dos autores (2021).

Considerando a análise histórica do volume de cargas e os projetos de expansão para o Porto Organizado de Salvador considerou-se uma projeção de aumento do consumo de acordo com a Tabela 18.

Tabela 18- Projeção do consumo

Prazo	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
kWh	113.301	123.495	134.606

Fonte: Elaboração dos autores, 2021.

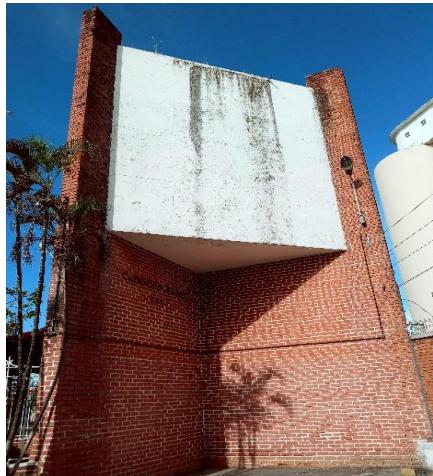
A capacidade de atendimento pela concessionária de energia elétrica está relacionada com a demanda, consumo, histórico e projeção de expansão do porto. Mediante esta análise conclui-se que a concessionária consegue atender à demanda de energia elétrica do porto para o cenário de curto, médio e longo prazo.

3.2 ABASTECIMENTO DE ÁGUA

A Empresa Baiana de Água e Saneamento S.A. (EMBASA), concessionária dos serviços públicos de água e esgoto do estado da Bahia, é responsável pelo abastecimento de água nas áreas diretamente utilizadas pela CODEBA no Porto Organizado de Salvador, onde existem cerca de 25 hidrômetros conectados entre a rede pública da EMBASA e ramais internos de água do Porto.

Para fins de acumulação de água para abastecer o porto, existem 33 reservatórios de pequeno e médio porte, os três maiores reservatórios possuem capacidade de, respectivamente, um de 88m³ e outros dois de 125m³ cada.

Figura 39 – Fotografia dos maiores reservatórios (um superior e dois enterrados) para acumulação de água no Porto Organizado de Salvador



Fonte: Registro dos autores, 2021.

A água acumulada nos reservatórios é destinada via tubulações subterrâneas aos setores administrativos e operacionais do Porto Organizado de Salvador. O fornecimento de água aos berços de atracação e navios é realizado através de 32 pontos de tomada de água (hidrantes de água potável), ao longo da área do cais, com demonstração na Figura 40.

Figura 40 – Fotografia do ponto para fornecimento de água aos navios no Porto Organizado de Salvador



Fonte: Registro dos autores, 2021.

Quanto ao destino das águas de chuva, o Porto Organizado de Salvador possui sistema de drenagem de águas pluviais das vias de acesso, exemplificada na Figura 41, cujo efluente pluvial coletado é destinado ao mar. No entanto, as áreas com maior propensão a possíveis descargas oleosas do porto (exemplo: oficinas de manutenção de veículos e outros equipamentos) não possuem alguma

caixa de separação de água e óleo (Caixa SAO) ligados a rede de drenagem desses locais. No pátio de armazenagem de cargas gerais também não foi localizada alguma estrutura que promova a sedimentação de possíveis sólidos em suspensão que estejam presentes nas águas de chuva dessa região.

Figura 41 – Fotografia de parte da estrutura de drenagem pluvial próxima a uma via de acesso no Porto Organizado de Salvador



Fonte: Registro dos autores, 2021.

Cabe destacar a iniciativa do Porto Organizado de Salvador em realizar o aproveitamento da água de chuva coletada no telhado da Central de Resíduos, conforme Figura 42.

Figura 42 – Fotografia da estrutura de armazenagem de água pluvial para fins de reuso



Fonte: Registro dos autores, 2021.

Já os efluentes sanitários são, parte destinadas a rede pública de esgoto (ao longo de seis conexões com a rede da EMBASA), e parte encaminhada para fossas com sumidouro, exemplificadas nas Figura 43.

Figura 43 – Fotografia da estrutura externa (tubos brancos) de uma das fossas do porto



Fonte: Registro dos autores, 2021.

O consumo médio de água no Porto Organizado de Salvador no ano de 2020 foi de aproximadamente 45.068,1 m³, o que equivale a uma média diária de cerca de 125 m³, sendo que maior parte desse volume é consumido nas áreas operacionais, ou seja, aquelas destinadas, principalmente, para a atracação/desatracção dos navios e armazenagem/movimentação de cargas. Vale ressaltar que, para esse consumo médio diário, os reservatórios maiores possuem uma capacidade de atendimento de quase 2,7 vezes essa demanda média diária.

Para fins de dimensionamento da projeção do consumo de água no Porto Organizado de Salvador para o curto, médio e longo prazos utilizou-se a taxa média de crescimento anual da movimentação de cargas, conforme previsão constante no subitem 2.3 e Figura 6 do PM do Complexo Portuário dos Portos Organizados de Salvador e Aratu-Candeias (2018). A movimentação de cargas foi utilizada como métrica referencial, devido ao fato de esta medida ser um dos parâmetros utilizados para fins de estudos envolvendo ecoeficiência em portos, inclusive envolvendo relações com parâmetros hídricos (LEAL JÚNIOR; GUIMARÃES, 2013).

Tabela 19 – Projeção do consumo anual de água (m³) para o Porto Organizado de Salvador

Consumo hídrico anual estimado (m ³)	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
Total previsto	48.312,45	51.790,34	55.518,61

Fonte: Elaboração dos autores, 2021.

A capacidade de atendimento pela concessionária de água está relacionada com a demanda hídrica e com o respectivo potencial de acumulação de água do empreendimento. Dessa forma, atualmente a concessionária consegue atender a demanda de água do porto e, para o cenário de longo

prazo, a atual capacidade de reservação hídrica principal do empreendimento conseguiria atender cerca de 2,7 vezes a demanda hídrica diária para a referida projeção mais longínqua.

Além disso, não se projeta um aumento significativo da demanda hídrica por conta da sua correlação tênue com o aumento do número de navios recebidos, já que existe uma crescente tendência de aumento da capacidade de carga dos navios.

4 RELAÇÃO SINTÉTICA DOS PROCESSOS E SISTEMAS DE APOIO OPERACIONAL RELATIVOS AO TRÁFEGO

Esta seção está dividida em duas temáticas: sistemas de apoio ao tráfego marítimo e terrestre e sistemas de apoio ao transporte marítimo e operação portuária.

4.1 SISTEMAS DE APOIO AO TRÁFEGO MARÍTIMO E TERRESTRE

Existem três principais tipos de sistemas de apoio ao tráfego marítimo, o *Local Port Service* (LPS), o *Vessel Traffic Services* (VTS) e o *Vessel Traffic Management Information System* (VTMIS). Serão abordados os conceitos de cada um desses sistemas e o panorama atual no Porto Organizado de Salvador.

O Serviço Portuário Local, do inglês *Local Port Service* (LPS), é um sistema de apoio operacional relativo ao tráfego marítimo. Tal ferramenta tem como objetivo melhorar a coordenação dos serviços portuários voltados ao tráfego marítimo, por meio de informações voltadas, em sua grande maioria, para gestão portuária.

Segundo a NORMAM-26/DHN, a implantação do LPS vem após a conclusão de estudos preliminares realizados a partir do volume de tráfego e da avaliação de risco formal, que identificam que a implantação de um Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS) é uma medida excessiva ou inadequada, considerando as especificidades de um determinado porto, além de que em alguns casos, há a criação de um VTS em etapas, em que se cria primeiro um LPS para posteriormente chegar a um VTS, devido principalmente, aos custos de implantação envolvidos (MARINHA DO BRASIL, 2020).

Ainda, segundo a referida norma, em determinados casos, poderá ser difícil identificar a necessidade de implantação de um VTS ou LPS, tornando-se assim, importante considerar todos os fatores envolvidos durante o processo de avaliação inicial de viabilidade e riscos. Basicamente, as principais diferenças do LPS em relação ao VTS são:

- » não necessita ter capacidade e/ou meios para responder ao desenvolvimento de situações de trânsito e interagir com o tráfego marítimo;
- » não existe a obrigatoriedade de gerar e gravar uma imagem do tráfego de navios;
- » menor abrangência no treinamento para seus operadores; e
- » objetivos do serviço definidos para atender às necessidades locais.

O Serviço de Tráfego de Embarcações, do inglês, *Vessel Traffic Services* (VTS), é um sistema que permite o monitoramento de embarcações em tempo real, possibilitando, assim maior segurança da navegação e proteção ao meio ambiente (MARINHA DO BRASIL, 2020).

Tal sistema utiliza-se de radares, câmeras de monitoramento, sensores meteorológicos e o sistema de identificação automática (AIS), para acompanhar a movimentação costeira e em regiões confinadas, como canais de atracação de embarcações, comunicações (VHF), TV de circuito fechado (CCTV), sensores ambientais e um sistema para gerenciamento de dados.

Segundo a resolução A.857(20) da *International Maritime Organization* (IMO), *Guidelines for Vessel Traffic Services*, um VTS é um serviço implementado por uma Autoridade Competente, projetado para incrementar a segurança e a eficiência da navegação, contribuir para a salvaguarda da vida humana no mar e apoiar a proteção do meio ambiente. Tendo este serviço a capacidade de interagir com o tráfego e responder às situações de tráfego que se desenvolvem na área do VTS (IMO, 1997, MARINHA DO BRASIL, 2020).

Em diversas áreas de navegação, as embarcações operam em qualquer situação de tráfego ou tempo, sem necessidade de VTS. Com isso, conhecer os tipos de serviços e funções atribuídas a um VTS é essencial para determinar se a implantação de tal serviço é a medida adequada para tal via.

Pelo fato de ser um sistema que identifica, monitora e ajuda o planejamento e controle da movimentação das embarcações, além de auxiliar na divulgação de informações aos navegantes, o VTS é um sistema que contribui de forma bastante significante para as seguintes tarefas (MARINHA DO BRASIL, 2020):

- » Salvaguarda da vida humana no mar;
- » Segurança da navegação;
- » Aumento da eficiência do tráfego marítimo;
- » Prevenção da poluição marítima e adoção de medidas de emergência antipoluição; e
- » Proteção das comunidades e infraestruturas contíguas à área de VTS.

O Sistema de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações — do inglês *Vessel Traffic Management Information System* (VTMIS) — é um sistema de auxílio eletrônico à navegação voltado para vigilância marítima, composto pela integração de diversos sensores de captação de informações. O sistema monitora o tráfego aquaviário, a partir de informações visuais e eletrônicas captadas pelos sensores e integradas ao sistema de informações do porto, garantindo dessa forma maior eficiência no transporte de mercadorias, mais segurança da tripulação e maior capacidade de identificação de ameaças ao meio ambiente nas áreas portuárias, que não se relacionam com os propósitos do VTS (SILVA *et al.*, 2017).

Segundo a NORMAM-26/DHN, o VTMIS torna-se uma importante ferramenta de auxílio eletrônico à navegação, com capacidade de prover monitoramento ativo do tráfego aquaviário, cujo propósito é ampliar a segurança da vida humana no mar, a segurança da navegação e a proteção ao

meio ambiente nas áreas em que haja intensa movimentação de embarcações ou risco de acidentes de grandes proporções (MARINHA DO BRASIL, 2020).

O VTMIS é resumidamente, uma ampliação dos sistemas VTS e VTMS sob forma de integrador das funcionalidades anteriormente existentes, incorporando outros recursos como o de telemática e o compartilhamento direto de dados com outros atores da comunidade marítima e portuária.

Entre os recursos de um VTMIS, podem ser citados (MARINHA DO BRASIL, 2020):

- » Sistemas de gerenciamento do Porto;
- » Sistemas dedicados à segurança portuária;
- » Sistemas de apoio da praticagem;
- » Sistemas de gerenciamento de carga e da propriedade em geral;
- » Planejamento de acostagem;
- » Sistemas de cobrança de taxas portuárias;
- » Controle de quarentena;
- » Controle alfandegário; e
- » Apoio às operações da Polícia Marítima, tais como repressão aos ilícitos contra navios, contrabando, narcotráfico etc.

A CODEBA está em processo de operacionalização para implantar o *Local Port Service* (LPS) com a incorporação de equipamentos e sistemas que terão seus centros de controle instalados no Porto Organizado de Salvador, sendo que a abrangência do LPS inclui também o Porto Organizado de Aratu-Candeias. Futuramente, a CODEBA planeja fazer novas aquisições de equipamentos com a intenção de expansão e criação do *Vessel Traffic Services* (VTS), com igual abrangência para os dois Portos.

Na temática “segurança de navegação”, as características geográficas da Baía de Todos-os-Santos são bastante favoráveis para os terminais portuários, permitindo que a CODEBA tenha somente o LPS. Porém, devido à implementação do *e-Navigation* pela Marinha, se faz necessária a evolução do sistema para o VTS.

Em relação à temática de sistemas de apoio ao transporte terrestre, o Porto Organizado de Salvador não possui um sistema sendo utilizado.

4.2 SERVIÇOS DE APOIO AO TRANSPORTE MARÍTIMO E OPERAÇÃO PORTUÁRIA

O ecossistema portuário de Salvador possui uma ampla oferta de serviços de apoio ao transporte marítimo e à operação portuária. Entre os principais pode-se citar:

- » Agências Marítimas;
- » Armadores;
- » Despachantes;
- » Operadores Portuários;
- » Rebocadores;
- » Vistoriadores de Carga;

- » Manutenção Naval;
- » Praticagem; e
- » Sociedades Classificadoras.

Nos Quadros de 4 a 19 são listadas as empresas responsáveis pela oferta desses serviços de apoio, tomando como base as empresas habilitadas no ano de 2021.

Quadro 14 - Agências Marítimas

Empresas	
ADMINISTRAÇÃO COS LTDA.	LOG-IN LOGÍSTICA INTERMODAL S/A.
AGÊNCIA MARÍTIMA BRANDÃO FILHOS LTDA.	MARINAV AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.
AGÊNCIA MARÍTIMA BRANDÃO FILHOS LTDA.	MARÍTIMA DE AGENCIAMENTOS E REPRESENTAÇÕES LTDA.
AGÊNCIA MARÍTIMA E TRANSPORTES LUMAR LTDA.	MENEZES E FILHO LTDA. - BASE LIBA
AGÊNCIA MARÍTIMA GRANEL LTDA.	MSC MEDITERRANEAN SHIPPING DO BRASIL LTDA
AGÊNCIA MARÍTIMA ORION LTDA.	MWTI - AGENCIAMENTO DE CARGAS, REPRESENTAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA. M.E.
ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGISTICA LTDA.	NAVEMAR TRANSPORTES & COMÉRCIO MARÍTIMO LTDA.
ANDRÉ BAHIA ASSESSORIA MARITIMA LTDA.	NML – NORDESTE MARÍTIMA LTDA.
ATLANTIS MARINE SERVIÇOS LTDA.	NORTHSEAWAY BRAZIL SHIP AGENTS LTDA.
BAHIASHIP AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.	OCEANUS AGÊNCIA MARÍTIMA S. A.
BAHIA TANKERS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.	OPEN SEA AGENCIAMENTO E CONSULTORIAS MARÍTIMAS LTDA.
BEIRA MAR SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	OPÇÃO VISAGENS TURISMO LTDA.
BRAZSHIPPING MARÍTIMA LTDA. (LBH BRASIL)	PETROBRAS/AGÊNCIA MARÍTIMA - SALVADOR
CABOTO COMERCIAL MARÍTIMA LTDA.	SAGA REBOCADORES E SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.
COASTALLOG LTDA.	SERVIÇOS OPERACIONAIS MARÍTIMOS SALVADOR LTDA.
COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO	SOUTH BAHIA SERVIÇOS MARÍTIMOS E REPRESENTAÇÕES LTDA.
CONE SUL AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO LTDA.	STARSEA COMÉRCIO E SERVIÇOS NAVAIS LTDA.
CSAV GROUP AGENCIES BRAZIL AGENCIAMENTO DE TRANSPORTES LTDA	STAR SHIP AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.
FAST SUPPLIER MARÍTIMOS LTDA.	SUL NORTE SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.
FERTIMPORT S/A.	VIAMAR NAVEGAÇÃO E TURISMO LTDA.
INTERMARÍTIMA PORTOS E LOGISTICAS	WILLIAMS SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.
INTERNACIONAL SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	WILSON SONS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.
ITALIA DI NAVIGAZIONE	

Fonte: CODEBA (2021d).

Quadro 15 - Armadores

Empresas	
BOTAMY LTDA.	MAERSK SEALAND
BRAZTRANS	MARUBA S. C. A.
CAPRICORN LINE	MITSUI O.S.K. LINES
CIA. PAULISTA	MSC MEDITERRANEAN SHIPPING DO BRASIL LTDA
COLUMBUS LINE	NACIONAL
COSTA CONTAINERS LINES	NAVALMAR TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA
COSTA CRUISE LINES	NISALBULK
CROWLLER	NIVER LINES
CSAV GROUP AGENCIES BRAZIL AGENCIAMENTO DE TRANSPORTES LTDA.	NYK
DOCENAVE - CIA VALE DO RIO DOCE	P&O NEDLLOYD
FERTIMPORT S/A.	SAGA SHIPING
FLUMAR	SEA BRIDGE
FROTA OCEÂNICA E AMAZÔNICA S/A.	STOLT NIELSEN
GANNET SHIPPING	TIRRENA SRL
GEARBULK	TRINITAS
HAMBURG SUD	UNIGAS INTERNACIONAL
H. DANTAS COM. NEVEGAÇÃO	UNIMARE
ITALIA DI NAVIGAZIONE	YBARRA NAVIGATION LTD.
IVARAN LINES	ZIM ISRAEL NAVIGATION CO. LTDA.
LYKES LINES	

Fonte: CODEBA (2021d).

Quadro 16 - Despachantes

Empresas	
ABILITY SERVIÇOS DE COMÉRCIO EXTERIOR LTDA.	J.R. COMISSÁRIA DE DESPACHOS LTDA.
ALFAEX COMÉRCIO EXTERIOR LTDA.	MARINE-AIR DESPACHOS ADUANEIRO LTDA.
CARGO LINE DESPACHOS E REPRESENTAÇÕES LTDA.	MARTINS E MEDEIROS DESPACHOS ADUANEIROS LTDA.
CA & S	MENEZES E FILHO LTDA. - BASE LIBA
CCS - ASSESSORIA COMÉRCIO EXTERIOR LTDA.	OMEGA COMISSÁRIA DE SERVIÇOS ADUANEIROS LTDA.
CIA. EMPÓRIO DE ARMAZÉNS GERAIS ALFANDEGADOS	PIRÂMIDE SERVIÇOS ADUANEIROS LTDA.
DESPA - SERVIÇOS DE DESPACHOS ADUANEIROS LTDA.	QUALITY SERVIÇOS ADUANEIROS LTDA.
DUANA - ASSESSORIA EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO LTDA.	TACS COMISSÁRIA DE DESPACHOS LTDA.
EUROGLOBAL IMP E EXP DES. ADUANEIRO LTDA	TSC SERVIÇOS ADUANEIROS LTDA.
GLL - SERVIÇOS E CONSULTORIA DE COMÉRCIO EXTERIOR LTDA.	VAN ERVEN SERVIÇOS ADUANEIROS LTDA.
JOSÉ RUBEM TRANSPORTES E EQUIPAMENTOS LTDA.	

Fonte: CODEBA (2021d).

Quadro 17 - Operadores portuários e rebocadores

Empresas de Operadores Portuários	Empresas de Rebocadores
BNL MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS LTDA.	CNL - COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO DAS LAGOAS
CONTERMAS - TERMINAL MARÍTIMO DE SALVADOR	METALNAVE - S/A COMÉRCIO E INDÚSTRIA
MARTINS MEDEIROS ARMAZÉNS GERAIS LTDA.	NAVEMAR TRANSPORTES & COMÉRCIO MARÍTIMO LTDA.
INTERMARÍTIMA PORTOS E LOGISTICA S/A.	SULNORTE SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.
TECON SALVADOR S/A.	SAVEIROS CAMUVRANO SERVIÇOS MARÍTIMOS S.A.
VETOR AGENCIAMENTOS	

Fonte: CODEBA (2021d).

Quadro 18 - Vistoriador de carga e Manutenção Naval

Empresa de Vistoriadores de carga	Empresas de Manutenção Naval
CALLCHECK VISTORIAS	NAVALTECH – PORTOS, OFFSHORE & ONSHORE
INTERTEK TESTING SERVICE DO BRASIL LTDA	TECMAN TÉCNICA MECÂNICA MANUTENÇÃO NAVAL
SGS DO BRASIL LTDA	

Fonte: CODEBA (2021d).

Quadro 19 - Praticagem e Sociedades Classificadoras

Empresas de Praticagem	Empresas de Sociedades Classificadoras
BAHIA PILOTS – SERVIÇOS DE PRATICAGEM DA BAÍA DE TODOS OS SANTOS S/S LTDA.	BUREAU VERITAS DO BRASIL
SALVADOR PILOTS — SERVIÇOS DE PRATICAGEM DOS PORTOS DA BAÍA DE TODOS OS SANTOS S/C LTDA.	SGS DO BRASIL LTDA.
SGS DO BRASIL LTDA.	

Fonte: CODEBA (2021d).

5 LICENCIAMENTO AMBIENTAL

O Porto Organizado de Salvador não possui licença ambiental. Porém, existe um processo de regularização (n. 02001.006161/02-01) de licenciamento ambiental em trâmite no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) desde o ano de 2002, através do qual fora solicitada a Licença de Operação para o porto. A CODEBA entregou todos os estudos ambientais e demais documentos técnicos solicitados sendo que, desde a última atualização de informações sobre o andamento do processo, que ocorreu em janeiro de 2021, resta somente a análise técnica do pleito por parte do referido órgão ambiental federal licenciador.

Mesmo que o IBAMA ainda não tenha emitido licença ambiental para o Porto Organizado de Salvador, onde serão definidos os parâmetros de execução dos programas ambientais, a CODEBA já desenvolve ações voltadas à gestão dos resíduos sólidos, gestão dos efluentes, controle das emissões atmosféricas, educação ambiental, atendimentos a emergências ambientais, entre outros.

A licença ambiental torna-se mais relevante devido ao fato de a área de influência estar localizada em área de proteção ambiental. Podemos observar esta preocupação no Estudo de Impacto Ambiental da Dragagem de Aprofundamento do Porto Organizado de Salvador



A área de influência do empreendimento encontra-se localizada em área de proteção ambiental, na APA da Baía de Todos os Santos. A Baía de Todos os Santos é a maior baía do Brasil, com cerca de 1.270 km². A geometria da baía caracteriza-se por diversas planícies estuarinas e pequenas baías internas conectadas por canais profundos distribuídos ao longo de seus eixos principais. (CODEBA, 2011, p. 364).

Quanto ao licenciamento ambiental das áreas arrendadas no Porto Organizado de Salvador, destaca-se que a empresa Intermarítima possui licença ambiental de n. 19.628, válida até 23 de novembro de 2024, emitida pelo órgão ambiental estadual, Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (INEMA), enquanto o TECON tem uma licença ambiental de n. 13.446, válida até 17 de fevereiro 2022, também emitida pelo INEMA.

A licença ambiental da Intermarítima traz 15 condicionantes com diretrizes voltadas, em sua maioria como, por exemplo, ao atendimento de Plano e Programas Ambientais (como o de Educação Ambiental e o de Emergência Ambiental), implantação de medidas corretivas relacionadas a possíveis não-conformidades na armazenagem de resíduos, interligar o sistema interno de efluentes sanitários à rede pública de esgoto, e fazer a entrega periódica do Relatório Técnico de Garantia Ambiental (RTGA).

Já a licença ambiental do TECON possui cerca de 11 condicionantes específicas, além de outras que tratam de temas gerais, com destaque para alguns tópicos, tais como: controle de ruídos, monitoramento de emissões de fumaça preta, acumular temporariamente os efluentes sanitários em tanques sépticos até posterior interligação com a rede pública de esgoto, manutenção periódica da caixa separadora de água e óleo, melhorar piso da área de manutenção mecânica (impermeabilização e colocação de canaletas), adequar sinalização dos sistemas de armazenagem de resíduos sólidos, manter atualizado o Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) e entregar periodicamente o RTGA.

No Quadro 20 apresenta-se um resumo das licenças ambientais e processos de licenciamento do Porto Organizado de Salvador e terminais arrendados.

Quadro 20 - Licenças ambientais e processos de licenciamento do Porto Organizado de Salvador e terminais arrendados

Empresa	Empreendimento	Órgão ambiental emissor	Licença ambiental (LA)	Emissão da LA	Validade da LA
CODEBA	Porto Organizado de Salvador	IBAMA	SEM LICENÇA (Processo n° 02001.006161/02-01	NÃO SE APLICA (sem licença)	NÃO SE APLICA (sem licença)
INTERMARÍTIMA PORTOS E LOGÍSTICA S.A.	Terminal de Armazenagem (Estocagem) e Distribuição de Produtos	INEMA	Portaria n. 19.628	23/11/2019	23/11/2024
TECON SALVADOR S/A.	Terminal portuário de contêineres e cargas avulsas	INEMA	Portaria n. 13.446	17/02/2017	17/02/2022

Fonte: Dados fornecidos pela CODEBA. Elaborado pelos autores (2021).

Vale ressaltar que o Terminal de Passageiros do Porto Organizado de Salvador também possui um documento, emitido pelo órgão ambiental municipal, atestando que a atividade em questão seria isenta ou dispensada do licenciamento ambiental municipal.

6 ISPS CODE

O Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS CODE) constitui um capítulo da Convenção SOLAS/CONF.5/34 de 17 de dezembro de 2002 da *International Maritime Organization* (IMO) (IMO, 1997). Tem por objetivo criar instruções e procedimentos para as operações entre navio/porto e navio/navio com foco na proteção marítima.

De acordo com a SOLAS/CONF.5/34 os objetivos são:



1. estabelecer uma estrutura internacional envolvendo a cooperação entre Governos Contratantes, órgãos Governamentais, administrações locais e as indústrias portuária e de navegação a fim de detectar ameaças à proteção e tomar medidas preventivas contra incidentes de proteção que afetem navios ou instalações portuárias utilizadas no comércio internacional;
2. estabelecer os papéis e responsabilidades dos Governos Contratantes, órgãos Governamentais, administrações locais e as indústrias portuária e de navegação em nível nacional e internacional a fim de garantir a proteção marítima;
3. garantir a coleta e troca eficaz de informações relativas à proteção;
4. prover uma metodologia para avaliações de proteção de modo a traçar planos e procedimentos para responder a alterações nos níveis de proteção; e
5. garantir que medidas adequadas e proporcionais de proteção sejam implementadas. (IMO, 1997, p. 5).

O ISPS CODE se aplica às seguintes unidades:

- » navios de passageiros, incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade;
- » navios de carga, incluindo embarcações de alta velocidade, a partir de 500 toneladas de arqueação bruta;
- » unidades móveis de perfuração ao largo da costa; e
- » instalações portuárias utilizadas por estes tipos de navios citados.

No Brasil a certificação ISPS CODE é emitida pela Comissão Nacional de Segurança Pública de Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos), da qual participam os Ministérios da Justiça, Defesa (Marinha do Brasil), Economia, Relações Exteriores e Infraestrutura.

A Resolução n. 53, de 04 de setembro de 2020, da Conportos, dispõe sobre a consolidação e atualização de suas resoluções relacionadas às normas do ISPS CODE e especifica os procedimentos para elaboração do Estudo de Avaliação de Riscos (EAR) e do Plano de Segurança de Instalação Portuária (PSP). Estes estudos e planos são necessários para a emissão da Declaração de Cumprimento.

O EAR tem por objetivo valorar os ativos, as ameaças, as vulnerabilidades e as consequências, visando identificar os riscos em segurança orgânica, considerando integralmente a área outorgada como instalação portuária, assim como os ativos de interesse localizados fora dessa área, mas que devam ser considerados como importantes para proteger- Art. 58 (BRASIL, 2020c).

O Plano de Segurança Portuária tem por objetivo registrar a forma de aplicação das medidas para proteção das instalações portuárias e embarcações, pessoas, cargas, unidades de transporte de cargas e provisões, atracada ou fundeada em área de responsabilidade da instalação portuária – Art. 67 (BRASIL, 2020c).

A Declaração de Cumprimento (DC) é o documento por meio do qual o Governo Brasileiro certifica que um terminal portuário cumpre as disposições do Capítulo XI-2 Convenção Solas de 1974 e da Parte A do Código ISPS e opera de acordo com o previsto no seu Plano de Segurança Pública Portuária.

Para uma instalação portuária obter a Declaração de Cumprimento das medidas de proteção e segurança do transporte marítimo, previstas no capítulo XI-2 da Convenção SOLAS e no ISPS CODE, é necessário: (i) ter o Estudo de Avaliação de Riscos (EAR) aprovado pela Comissão Estadual de Segurança dos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos); e, em seguida, elaborar e ter aprovado, também pela Cesportos, o Plano de Segurança de Instalação Portuária (PSP).

Na Tabela 20 é apresentado um resumo da DC das instalações portuárias do Porto Organizado de Salvador.

Analizando o caso específico do Porto Organizado de Salvador, identificou-se que foi inicialmente aprovado em 30 de junho de 2004 o Plano de Segurança Portuária. Posteriormente, houve a revisão desse plano (1^a Revisão Técnica –R1/V0 Ano 2016 e Plano de Segurança Pública Portuária, 1^a Revisão Técnica-R1/V0 Ano 2016) aprovada pela Deliberação Conportos n. 732, de 05 de dezembro de 2017. O referido porto já possui Declaração de Cumprimento, concedida em 31 de março de 2020 pela Conportos, com validade até 01 de fevereiro de 2025.

Tabela 20 - Situação da Declaração de Cumprimento – Porto Organizado de Salvador

Número da instalação na IMO	Nome da instalação portuária	A instalação portuária aprovou o Plano de Segurança Portuária (PSP)?	Data de aprovação do Plano de Segurança Portuária (PSP)	Possui Declaração de Cumprimento (DC)	Data da concessão ou renovação da Declaração de Cumprimento (DC)	Data de validade da Declaração de Cumprimento (DC)
BRSSA-0001	CODEBA	Sim	30/06/2004	Sim	31/03/2020	01/02/2025
	CONTERMAS - ARRENDATÁRIA NOVO					
BRSSA-0005	TERMINAL MARÍTIMO DE SALVADOR SPE S/A	Sim	04/10/2018	Sim	25/10/2018	-
BRSSA-0002	INTERMARITIMA PORTOS E LOGÍSTICA S/A	Sim	09/07/2004	Sim	16/12/2015	-
BRSSA-0004	TECON SALVADOR S/A	Sim	21/06/2004	Sim	08/12/2014	-

Fonte: IMO (2021)

7 VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO

Neste capítulo são descritas as vias de circulação interna da área continental do Porto Organizado de Salvador, dentro das delimitações da poligonal determinada por Decreto Presidencial de 3 de junho de 2015.

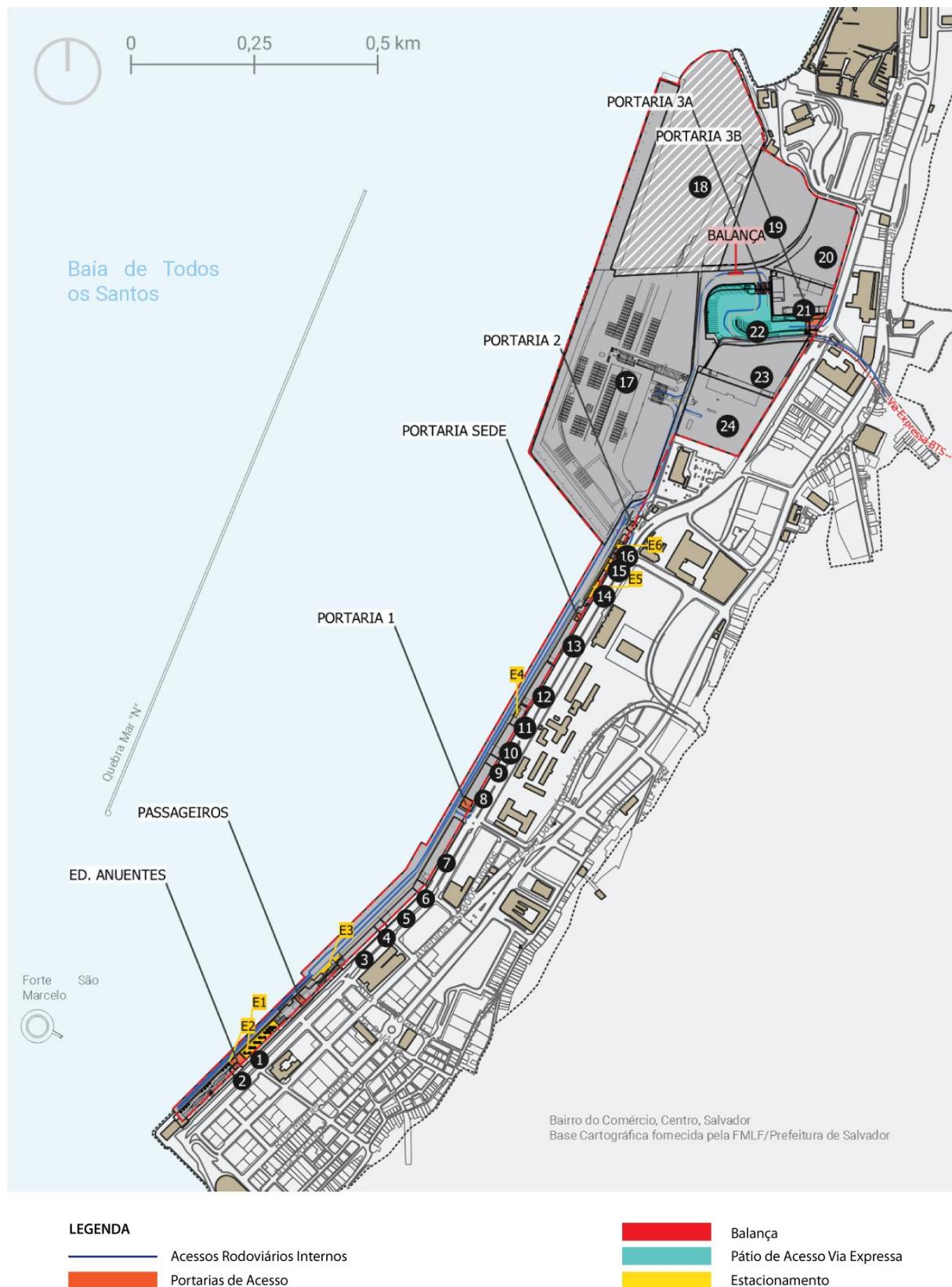
O Porto Organizado de Salvador possui um sistema rodoviário de circulação que atende à movimentação de veículos, mercadorias e pessoas e dutovias subterrâneas de correias para a movimentação de cargas, mas especificamente de trigo.

7.1 VIAS DE CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA

Conforme o Regulamento de Exploração dos Portos (REP) da CODEBA, o Plano Viário está estabelecido de acordo com as normas que regem o setor e sua utilização é disciplinada pelo Código de Trânsito Brasileiro, aplicadas às exigências do REP.

O acesso às instalações do Porto deve observar as Normas de Acesso e de Tráfego de Pessoas, Trânsito e Estacionamento de Veículos da CODEBA, disponíveis no *site* institucional da autoridade portuária.

Figura 44 - Vias de circulação interna do Porto Organizado de Salvador



A área continental do Porto Organizado de Salvador se estende por uma faixa de 38 metros de largura ao longo do cais de acostagem dos berços públicos, com comprimento aproximado de 1,5 km até o cais construído sobre o mar ao lado norte da APO. O sistema viário interno do Porto Organizado de Salvador é linear, com aproximadamente 2,2 km de extensão de ponta a ponta.

Descrição das Vias

A velocidade máxima permitida dentro da área do porto organizado é de 30 km/h. As vias têm infraestrutura básica de iluminação pública, com sinalização vertical e horizontal.

O trecho do cais público é ocupado por edificações diversas como armazéns e o edifício sede da CODEBA pelo lado cidade, o lado mar está a área do cais com 18 metros de largura.

O cais do Porto Organizado de Salvador concentra diversas atividades, instalações e equipamentos, inclusive a via de circulação interna com fluxo contínuo e pesado dos caminhões de carga.

Ocorrem ali todas as operações do cais público, como acostagem, movimentação de cargas, guindastes, moegas, empilhadeiras, a mão de obra dos trabalhadores e a via interna de circulação.

A faixa reservada para a circulação de veículos tem uma largura de 7 metros e é destinada para o tráfego de caminhões de carga, e todos os veículos leves dos usuários e frequentadores do porto, tais como funcionários da CODEBA, arrendatários, operadores portuários, usuários e visitantes.

A circulação de veículos pesados é bastante intensa, demandando manutenção regular das vias por parte da administração.

Quadro 21 - Fotos e Características da via interna do Porto Organizado de Salvador

Via interna de circulação (Trecho Cais)	
Classificação	Via local
Largura (m)	Total 18 m, 7 m (reservado para veículos)
Número de pistas	1 pista, 2 faixas
Sentido de tráfego	Duplo
Tipo de Pavimento	Bloco cimentícios
Conservação	Ruim

Via interna de circulação (Trecho PF)	
Classificação	Via local
Largura (m)	Total 9 m, 7 m (reservado para veículos)
Número de pistas	1 pista, 2 faixas
Sentido de tráfego	Duplo
Tipo de Pavimento	Asfalto
Conservação	Regular

Fonte: Elaborado pelos autores, 2021.

Portarias e Acessos

A CODEBA controla os acessos à área do porto organizado através de sete portarias, conforme descrito a seguir:

- » Portaria 1: Entrada e saída de veículos leves, e pedestres autorizados.
- » Portaria 2: Entrada e saída e caminhões, e saída dos veículos leves.
- » Portaria 3A: Entrada e saída exclusiva do fluxo da Via Expressa Baía de Todos os Santos. Funciona juntamente com o pátio de acesso instalado na chegada da via com uma área de 20.595,04 m², e capacidade para 40 veículos. O acesso à esta área é feito por meio do sistema de pré-agendamento.
- » Portaria 3B: Entrada e saída de caminhões de cargas de projeto com restrição de altura para circulação por túnel da Via Expressa que necessitam percorrer um caminho alternativo por dentro da zona urbana para acessar BR-324. Funcionamento sob pré-agendamento.
- » Portaria da Sede: Entrada e saída de pedestres usuários e visitantes do edifício sede da CODEBA.
- » Portaria do Edifício dos Anuentes: Acesso de pedestres e veículos.
- » Portaria de Acesso a Passageiros: Acesso ao terminal de passageiros da CONTERMAS.

Ainda dentro da área do Porto Organizado, os terminais arrendados e privados realizam seu controle de acesso por meio de equipes de segurança próprias.

A operação atual das portarias na prática funciona como um circuito formado pela via interna do porto e a Avenida da França, via urbana de mão única sentido bairro do Comércio, que corre em paralelo em todo o trecho do Porto Organizado de Salvador. Os veículos utilizam a Portaria 1 para a entrada, percorrem todo o cais junto aos caminhões, pedestres e instalações de acostamento, e utilizam a Portaria 2 para saída.

Áreas de Estacionamento

O Porto Organizado de Salvador conta com algumas áreas de estacionamento identificados na Figura 44 em cor amarela conforme descrição a seguir:

Quadro 22 - Descrição das áreas destinadas para estacionamento

ID	Área Aprox.	Descrição
E1	1.749 m ²	Estacionamento localizado na Área 1 Estacionamento com acesso externo para ônibus (10 vagas) e veículos leves.
E2	1.313 m ²	Estacionamento localizado na Área 1 Estacionamento em área multiuso veículos e utilitários delimitado por uma faixa branca no piso ao longo da Área 1 adjacente ao muro de vidro.
E3	615 m ²	Estacionamento localizado junto à Caixa D'água adjacente a Área 1 Estacionamento multiuso para veículos e utilitários.
E4	n/a	Estacionamento localizado na Área 11 Estacionamento destinado aos ocupantes e cessionários da Área 11, com 40 vagas aproximadamente.
E5	983 m ²	Estacionamento localizado na Área 14 Estacionamento de veículos leves destinado ao uso de funcionários da CODEBA e cessionários instalados no edifício sede.
E6	182 m ²	Estacionamento localizado na Área 16 Estacionamento de veículos leves destinado ao uso de funcionários da CODEBA e cessionários instalados no edifício sede.

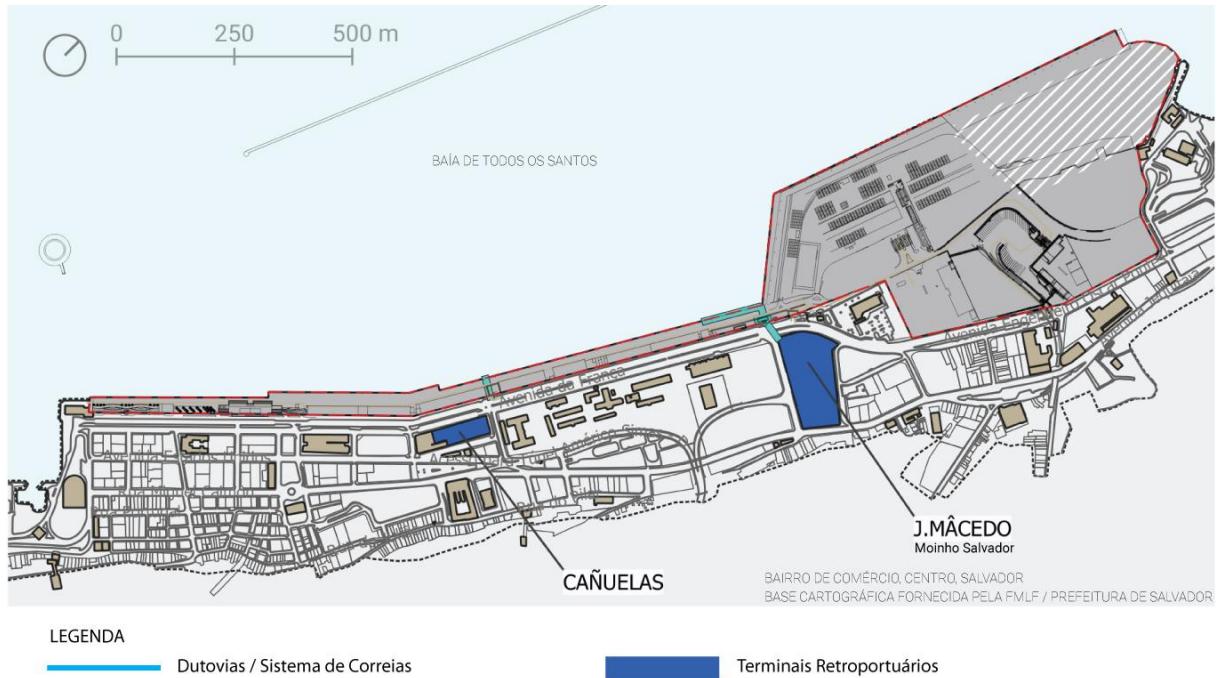
Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, com base em CODEBA 2021

Dutovias Internas

No entorno imediato do porto, porém fora da área do Porto Organizado estão instalados dois moinhos que movimentam granel sólido vegetal, o trigo, através de dutovias em operação por contratos de passagem junto à CODEBA. A dutovia é subterrânea com equipamentos de transporte contínuo por sistema mecanizado de correias que fazem descarga direta do navio à planta da fábrica.

O mapa exposto na Figura 45 indica o percurso das vias do Porto Organizado de Salvador e as áreas retroportuárias do entorno imediato.

Figura 45 - Dutovias internas do Porto Organizado de Salvador



Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, com base em CODEBA 2021

7.2 VIAS DE CIRCULAÇÃO FERROVIÁRIA

Não há acesso ferroviário que atende o Porto Organizado de Salvador atualmente.

8 ACESSOS TERRESTRES

O Porto Organizado de Salvador é um porto urbano que movimenta contêineres, carga geral e granéis sólidos vegetais, principalmente o trigo. O contêiner é o acondicionamento de carga mais importante em termos de volume movimentado pelo porto.

São movimentados em contêineres, mercadorias como alimentos, frutas, equipamentos, petroquímicos, pneus, peças automobilísticas, papel, cacau, sisal e produtos químicos.

O Porto Organizado de Salvador faz parte do Complexo Portuário Salvador e Aratu-Candeias. A área de atuação do porto se estende ao interior do estado da Bahia, parte de Minas Gerais, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. O Porto Organizado de Salvador é um importante ponto de escoamento dos produtos e de fornecimento de insumos para o setor industrial instalado na RMS.

Figura 46 - Mapa da área de atuação do Complexo Portuário Salvador e Aratu-Candeias



Fonte: Brasil (2018a).

As cargas movimentadas no Porto Organizado de Salvador chegam e saem das instalações portuárias por meio dos modais rodoviário e dutoviário, mais especificamente, sistema de correias subterrâneas.

O Porto Organizado de Salvador é um porto urbano especializado em cargas conteinerizadas e teve sua capacidade expandida recentemente. O berço Santa Dulce é capaz de receber navios de grande porte tipo New Panamax, com 366 metros de comprimento, e conta com toda a infraestrutura moderna de equipamentos portuários necessária para movimentar este tipo de carga.

As mercadorias movimentadas por contêineres são de valor agregado maior do que os tipos de carga a granel. O Porto Organizado de Salvador é uma peça essencial no desenvolvimento, diversificação e sofisticação do setor industrial de toda a RMS.

As características do Porto Organizado de Salvador são a especialidade na movimentação de contêineres, a localização em cidade sede metropolitana, capital do estado e o município mais populoso do Nordeste, que interliga as regiões sudeste e nordeste.

Deve-se ressaltar que, além da navegação de longo curso, o tipo de mercado que o Porto Organizado de Salvador atende tem uma sinergia muito grande com a navegação de cabotagem. O governo federal ciente da importância da navegação ao longo da costa brasileira, que até a data do presente estudo ainda não havia atingido seu máximo potencial, vem desenvolvendo desde 2019, um importante projeto de incentivo a este tipo de transporte denominado BR do Mar. É uma escolha lógica e estratégica, considerando que o Brasil, dispõe de 8.000 km em faixa litorânea onde estão concentrados mais de 70% da sua economia. A infraestrutura portuária já existe ao longo do litoral, e o volume de investimentos necessários para viabilizar esta alternativa é significativamente menor do que o que seria necessário para ampliar a infraestrutura terrestre.

A especialização do porto em cargas conteinerizadas, aliada aos fatores de localização no contexto metropolitano, com o incentivo à navegação de cabotagem, torna o Porto Organizado de Salvador altamente relevante tanto para a economia do Estado da Bahia quanto para a economia nacional.

Divisão de cargas por modal de transporte

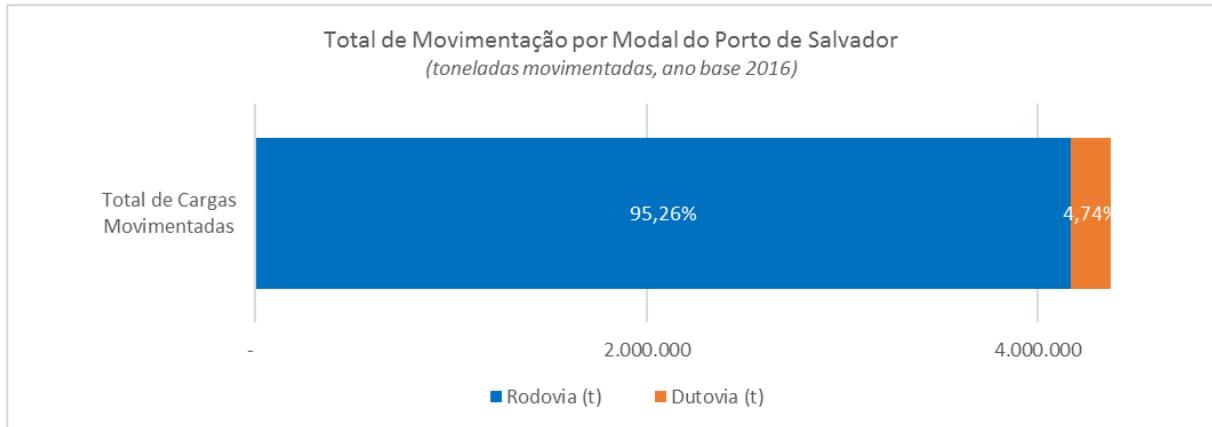
Uma das análises executadas pelo Plano Mestre que é interessante citar é a classificação das cargas movimentadas no porto por tipo de modal de transporte utilizado nas operações de embarque e desembarque.

A seguir são apresentados os resultados do Plano Mestre em relação ao Porto Organizado de Salvador.

Há um terminal de passageiros de navios cruzeiros arrendado para a empresa CONTERMAS que funciona regularmente. Os usuários do terminal utilizam a infraestrutura urbana local para embarque e desembarque. Como o foco deste capítulo é o estudo sobre o fluxo logístico de mercadorias, a movimentação de pessoas não foi considerada na composição modal.

Os dados constantes do Plano Mestre são de 2016. Vale mencionar que o estudo prevê um aumento na movimentação de cargas, porém não haveria mudanças expressivas na divisão modal.

Gráfico 5 - Total de Movimentação vs Modal do porto



Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, a partir dos dados Brasil (2018a).

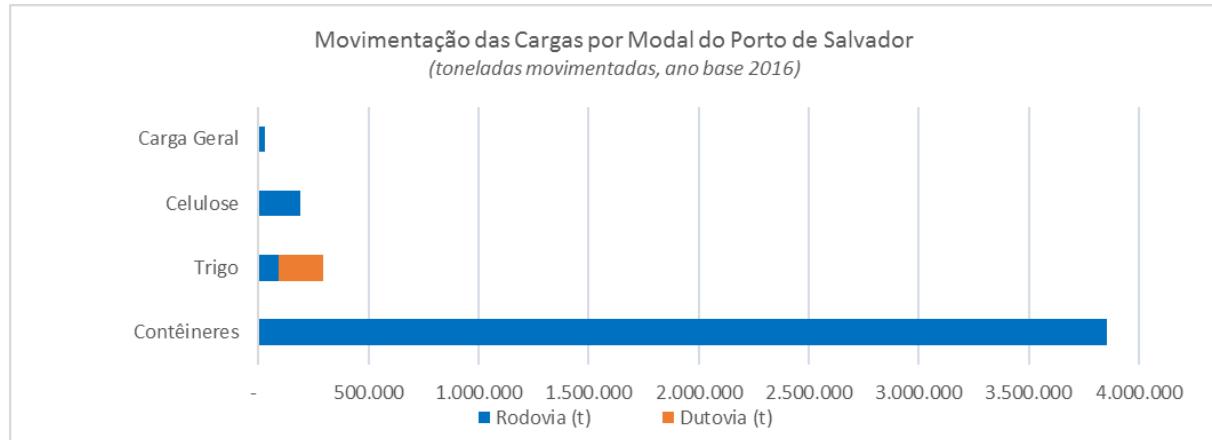
No Gráfico 5 verifica-se que o Porto Organizado de Salvador é atendido por dois tipos de modal de transportes: rodoviário e dutoviário.

O modal dutoviário, nesse caso, consiste em um sistema de transporte contínuo local de correias subterrâneas que interliga o cais do porto diretamente aos moinhos instalados na retroárea do entorno imediato ao porto.

Os resultados demonstram que em 2016 a movimentação de cargas do Porto Organizado de Salvador se deu quase que exclusivamente pelo modal rodoviário, sendo responsável por 95,26% de toda a carga movimentada no porto. A situação observada durante a execução do Plano Mestre é basicamente a mesma presente durante a execução deste plano, uma vez que não houve alterações significativas neste cenário.

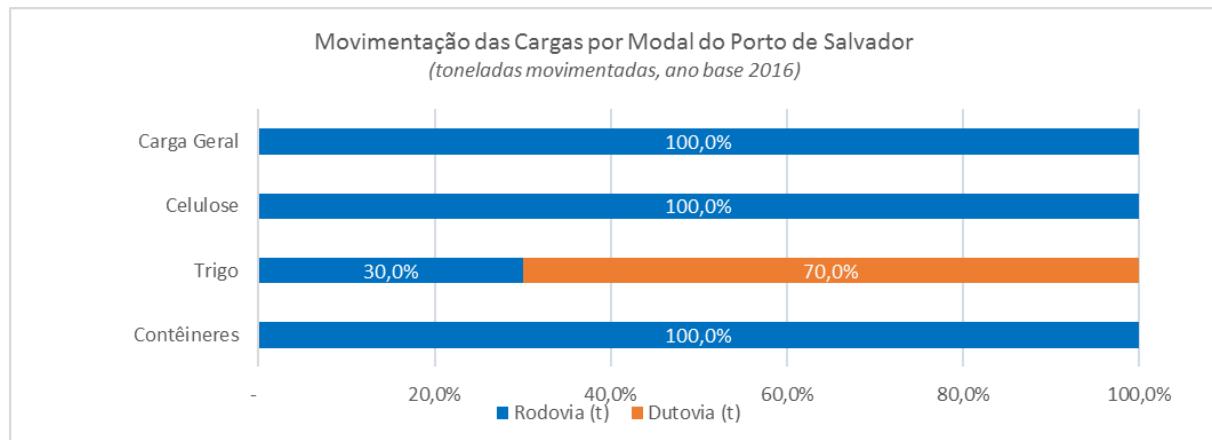
Os Gráficos 6 e 7 demonstram a divisão de modal de transporte por tipo de carga movimentada.

Gráfico 6 - Movimentação das Cargas por Modal em toneladas



Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, a partir dos dados Brasil (2018a).

Gráfico 7 - Movimentação das Cargas por Modal em porcentagem



Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, a partir dos dados Brasil (2018a).

Quando se observa a divisão modal por cargas, fica evidente que apesar do modal dutoviário ser responsável por apenas 4,74% do total de cargas, é bastante representativa para a movimentação de trigo, sendo responsável por 70% do total deste tipo de carga.

O sistema de transporte contínuo por correias é operado por dois moinhos localizados fora do porto organizado e fazem acesso por meio de contratos de passagem.

8.1 RODOVIÁRIOS

Os acessos rodoviários serão aqui apresentados em duas escalas de influência. A primeira, mais abrangente, considera a hinterlândia do porto, a fim de entender a circulação das cargas no âmbito regional nos principais pontos de onde se consolidam a movimentação das mercadorias com destino e origem no Porto Organizado de Salvador. A segunda, na escala local, para entender as vias de acesso

na escala da cidade onde se insere o porto e sua relação com as áreas retroportuárias próximas ao Porto Organizado de Salvador

Acesso Rodoviário da Hinterlândia

A hinterlândia é uma área geográfica servida por um porto.

O Glossário Portuário da ANTAQ, define a hinterlândia como:



Região servida por meios ou vias de transporte [...] para onde se destinam os fluxos de cargas decorrentes das operações de descarga de navios e embarcações, no sentido da importação, ou de onde se originam os fluxos de carga para o carregamento de navios e embarcações, destinados ao comércio exterior, exportações, ou a portos nacionais [...] (ANTAQ, [2011]).

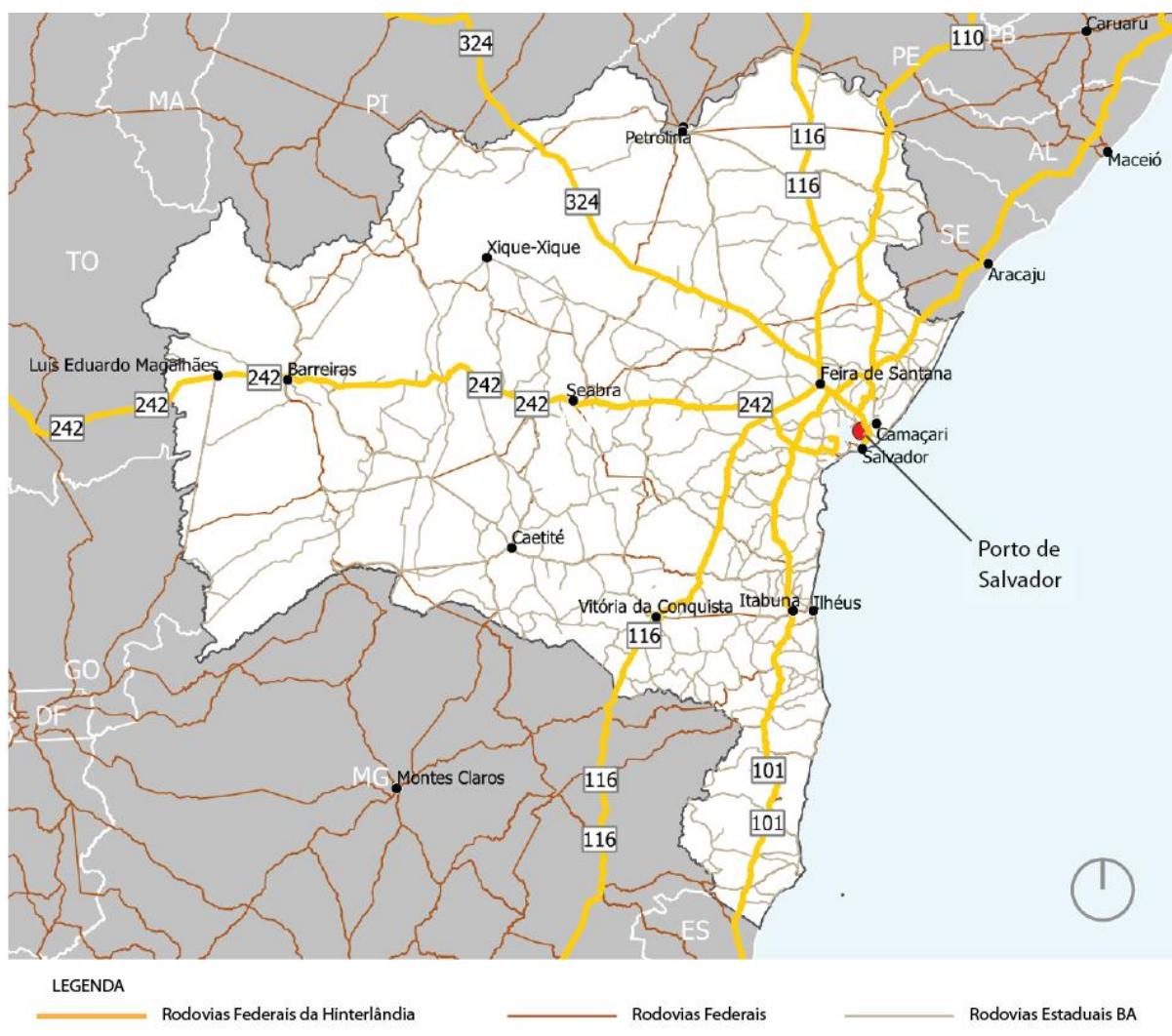
A hinterlândia do porto é a área na qual o porto exerce influência mais direta na sua conexão com os usuários e potenciais usuários, que são aqueles que diretamente geram e movimentam seus produtos utilizando a infraestrutura portuária. Em geral são empresas produtoras de bens diversos, indústrias, importadoras e exportadoras.

Assim, a capacidade de infraestrutura de transporte é tão vital quanto definitiva na determinação da área de abrangência de influência de um determinado porto perante um mercado. A boa operação, confiabilidade, atratividade tarifária, juntamente com facilidade de acesso, formam o conjunto competitivo que determina a atratividade de um porto em relação aos seus competidores frente aos usuários.

Considerando o modal rodoviário, a hinterlândia do Complexo Portuário de Salvador e Aratu-Candeias, conforme o Plano Mestre, é composta pelas rodovias BR-242, BR-116, BR-101, BR-110, BR-324.

É importante destacar que a implantação da ponte Salvador-Itaparica, a ser tratada separadamente em um capítulo dedicado, incorporará as rodovias BR-420 e BA-001 como rotas de acesso ao Complexo Portuário da Baía de Todos-os-Santos, reforçando e ampliando sua área de influência.

Figura 47 - Mapa das rodovias da hinterlândia na extensão estadual da Bahia



Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, a partir de DNIT/MINFRA, IBGE.

No Quadro 23 apresenta-se de maneira resumida a descrição de cada uma das vias do modal rodoviário que atendem à hinterlândia do porto.

Quadro 23 - Descrição das Rodovias, Hinterlândia do Porto Organizado de Salvador

Rodovias	Descrição
BR-242	Conhecida como Rod. Milton Santos, atravessa transversalmente os estados da Bahia e de Tocantins chegando ao estado do Mato Grosso, sendo os municípios de Maragogipe (BA) e São Félix do Araguaia (MT) os respectivos extremos leste e oeste da rodovia, e constitui uma rota importante para o escoamento de grãos ligando o centro-oeste brasileiro a complexos portuários das regiões Norte e Nordeste.
BR-116	Conhecida como Rod. Santos Dumont, a BR-116 passa por dez estados brasileiros e é um corredor de ligação importante entre regiões Sul, Sudeste e Nordeste.
BR-101	Corredor de interligação das regiões Sul, Sudeste e Nordeste, passando por 12 estados. Tem um percurso quase paralelo a BR-116, porém corre mais próximo à zona litorânea da costa brasileira.
BR-110	Via de ligação que interliga todos os estados da região Nordeste, com início no município de Areia Branca (RN), próximo ao Mossoró (RN) até o município de São Sebastião do Passé (BA), próximo ao Salvador (BA).
BR-324	Rodovia federal, com início na cidade de Balsas (MA), e término em Salvador (BA). No estado da Bahia, a via atravessa uma região de alta densidade demográfica e é utilizada para acesso à capital do estado. Um dos trechos mais importantes da rodovia é a partir da cidade de Feira de Santana até Salvador, pois nesse segmento a BR-324 faz conexões com a BR-116, BR-101 e BR-110.
R. da Bolivia	Rua sob jurisdição local da Prefeitura de Salvador, interligando a BR – 324 a Estrada Lobato/Campinas.
R. Luiz Maria	Rua sob jurisdição local da Prefeitura de Salvador, interligando a Avenida Afrânio Peixoto a Avenida Engenheiro Oscar Pontes.
Av. Afrânio Peixoto	Avenida sob jurisdição local da Prefeitura de Salvador, interligando a Estrada Lobato/Campinas a Rua Luiz Maria
Av. França	Avenida sob jurisdição local da Prefeitura de Salvador, interligando a Avenida Engenheiro Oscar Pontes até o acesso da Portaria 1 do Porto Organizado de Salvador.
Av. Eng. Oscar Pontes	Avenida sob jurisdição local da Prefeitura de Salvador, interligando a Rua Luiz Maria a Avenida França.
Est. Lobato/Campinas	Estrada sob jurisdição local da Prefeitura de Salvador, interligando a Rua da Bolivia a Avenida Afrânio Peixoto.

Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, a partir dos dados Brasil (2018a).

O mapa exposto na Figura 48 apresenta os acessos rodoviários da Hinterlândia do Complexo Portuário de Salvador e Aratu-Candeias, conforme o Plano Mestre (2018).

Figura 48 - Localização das rodovias e demarcação da hinterlândia do Complexo Portuário de Salvador e Aratu-Candeias



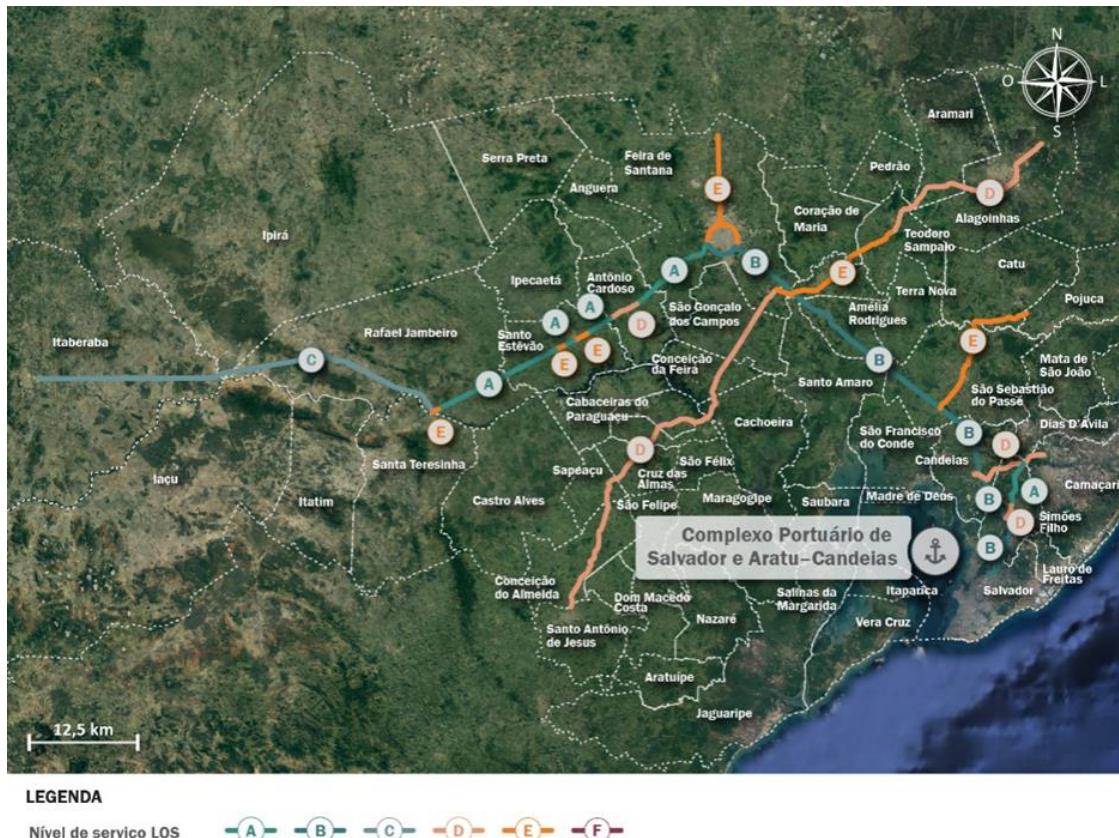
Fonte: Brasil (2018a, p. 216) e Elaborado pelos autores, 2021.

No Plano Mestre é possível encontrar um material bastante extenso sobre a análise do nível de serviço (*LOS-Level of Service*) das rodovias da hinterlândia que atendem ao Complexo Portuário Salvador e Aratu-Candeias, inclusive a simulação da capacidade num cenário de aumento das cargas movimentadas.

A análise classifica o nível de serviço em seis categorias alfabéticas: A, B, C, D, E e F, sendo que a escala A representa o melhor nível; a escala E indica que o nível de serviço está próximo à sua capacidade; e a escala F indica tráfego acima da capacidade, com a formação de filas.

Na leitura do resultado, em geral, as rodovias da hinterlândia que atendem os portos estão operando muito próximo às suas capacidades no período da elaboração do Plano Mestre do Complexo Portuário de Salvador Aratu-Candeias (2018), apresentando o nível de serviço D e E. A única exceção era a BR-242 que apresentava boa trafegabilidade na grande parte do seu trecho, com nível de serviço A, B e C.

Figura 49 - LOS dos acessos rodoviários da hinterlândia



Fonte: Brasil (2018a, p. 221).

Além do Porto Organizado de Salvador, a Baía de Todos-os-Santos é um sítio portuário com diversos terminais que demandam e consomem a capacidade da infraestrutura de transporte para a movimentação das suas cargas.

Nesse contexto, o planejamento estratégico de médio e longo prazo é essencial para o desenvolvimento e crescimento sustentável de toda a cadeia logística do estado da Bahia pela qual o Porto Organizado de Salvador faz parte.

Na Tabela 21 são apresentadas as características das rodovias da hinterlândia do porto.

Tabela 21 - Características das rodovias da hinterlândia do Porto Organizado de Salvador

Rodovia	Quantidade de Faixas Predominante	Sentido	Divisão Central	Acostamento	Velocidade Máxima Predominante
BR-242	2	Duplo	Não	Sim	80 km/h
BR-116	4	Duplo	Sim	Sim	60 km/h
BR-101	2	Duplo	Não	Sim	80 km/h
BR-110	2	Duplo	Não	Sim	60 km/h
BR-324	4	Duplo	Sim	Sim	80 km/h

Fonte: Brasil (2018a).

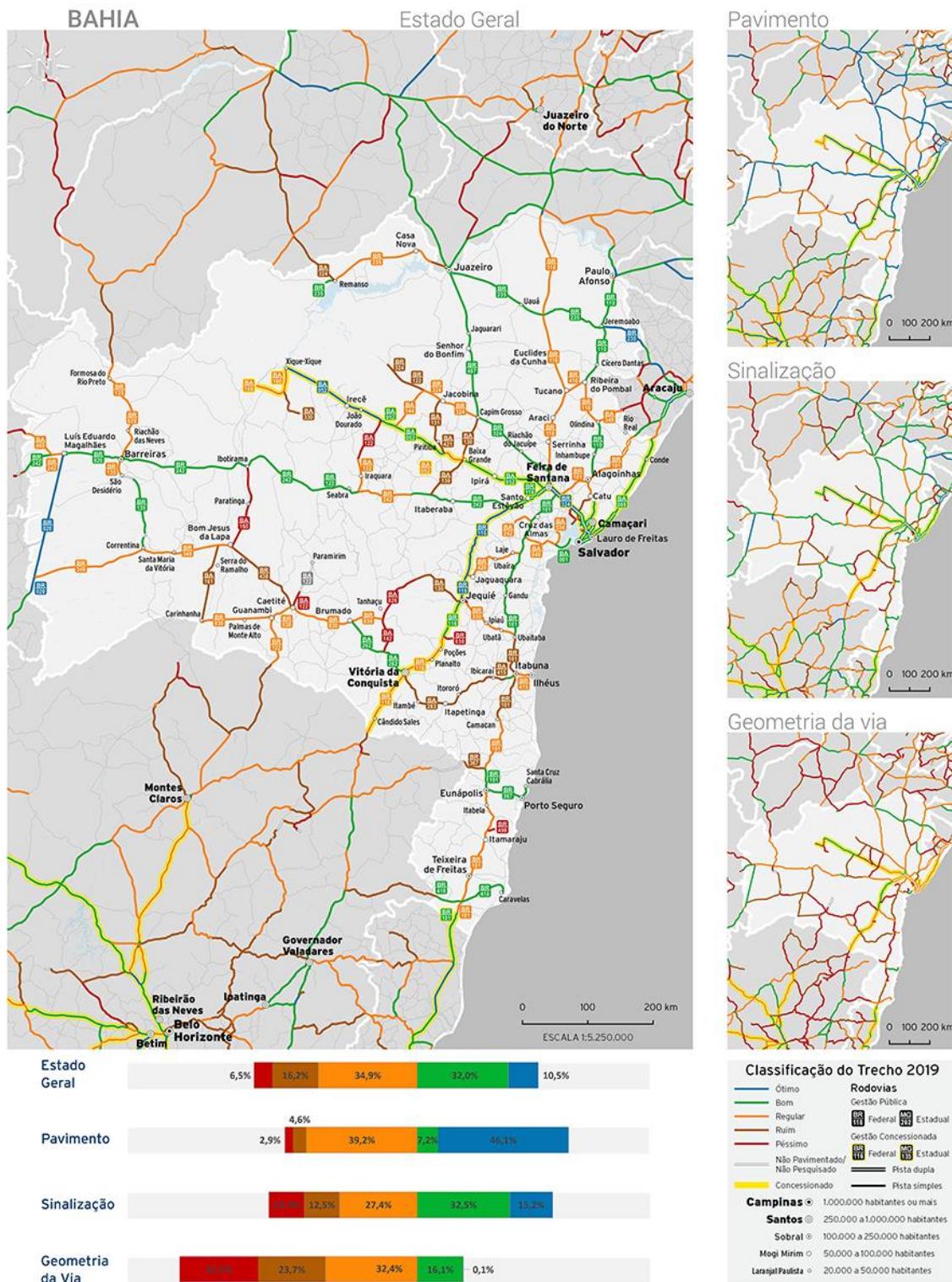
Estado de conservação das rodovias, atualizada conforme a Pesquisa CNT de Rodovias 2019.

Tabela 22 - Condições de infraestrutura rodoviária da hinterlândia do Porto Organizado de Salvador

Rodovia	Unidades da Federação	Extensão Total	Estado Geral	Pavimentação	Sinalização	Geometria
BR-242	BA, MT, TO	844 km	Bom	Ótimo	Regular	Regular
BR-116	BA, CE, MG, PB, PE, PR, RJ, RS, SC, SP	974 km	Bom	Bom	Bom	Regular
BR-101	AL, BA, ES, PB, PE, RJ, RN, RS, SC, SE, SP	951 km	Bom	Bom	Bom	Regular
BR-110	AL, BA, PB, PE, RN	406 km	Regular	Bom	Regular	Regular
BR-324	BA, PI	457 km	Bom	Bom	Regular	Regular

Fonte: Elabora pelos autores, 2021, a partir de CNT (2021).

Figura 50 - Mapa das condições das rodovias do estado da Bahia



Fonte: CNT (2019).

Acesso Rodoviário Local

O acesso rodoviário principal do Porto Organizado de Salvador é pela BR-324 que coleta todo o fluxo logístico das rodovias da hinterlândia, BR-116, BR-101, BR-242, BR-110, e entrega para o sistema viário local formado principalmente pelas rodovias estaduais BA-524 e BA-093.

A consolidação do fluxo ocorre ao longo de uma faixa de 60 km entre o município de Feira de Santana e Candeias, sendo este o trecho tronco mais denso e carregado do fluxo logístico das mercadorias da hinterlândia e da RMS. Além de receber o fluxo do Porto Organizado de Salvador, recebe dos demais terminais do Complexo Salvador e Aratu-Candeias localizados ao longo das margens da Baía de Todos-os-Santos, sítio portuário de que abriga diversas atividades marítimas.

Nesse sentido, o Porto Organizado de Salvador em termos de destino portuário do complexo é o “fim da linha” do acesso rodoviário.

Figura 51 - Visão geral da malha rodoviária de acesso ao Porto Organizado de Salvador



Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, DNIT/MINFRA, IBGE, ANTAQ.

Nessa escala do mapa fica evidente que a Ponte Salvador-Itaparica em projeto conceitual, uma vez pronta, irá melhorar a interligação do complexo portuário à Região Sul e Sudeste, reforçando e

ampliando a região de influência dos portos. Além disso, o Porto Organizado de Salvador e a cidade de Salvador deixam de ser um destino fim de linha da BR-324, e passam a fazer parte do eixo de conexão do sistema da BR-101.

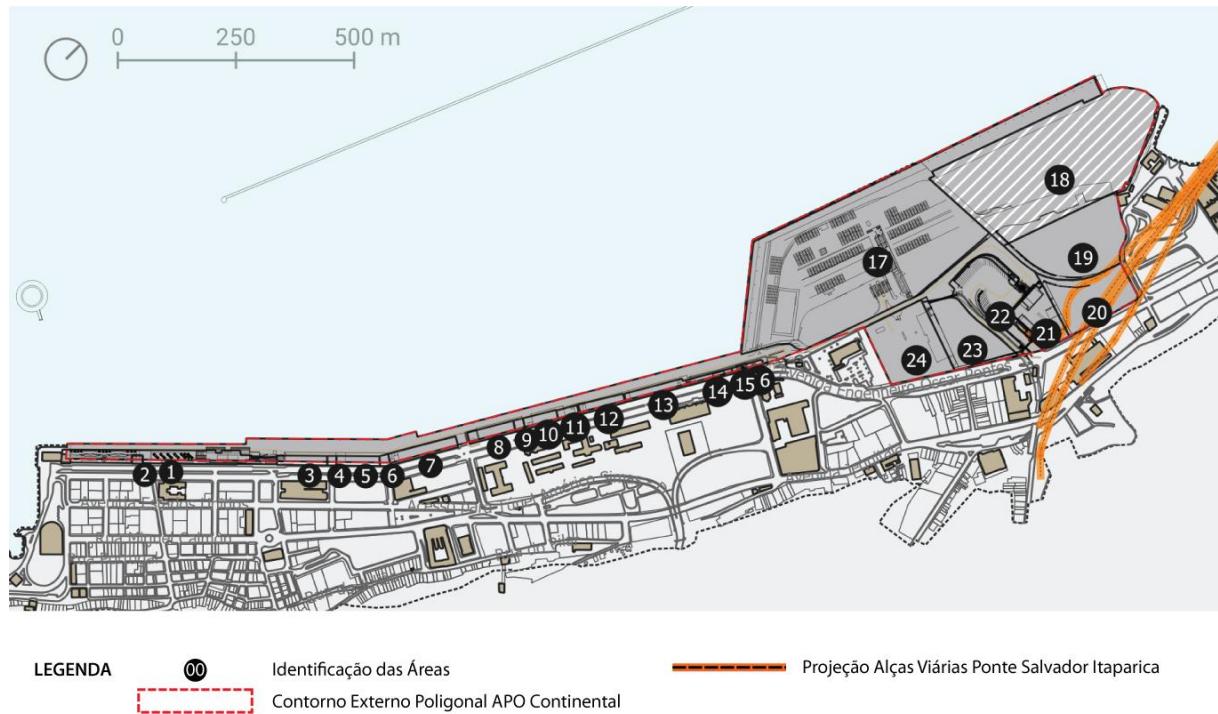
Ainda que o projeto da ponte seja uma obra de infraestrutura importante para a região, seu traçado trará um impacto espacial sobre a APO do Porto Organizado de Salvador. Com base no projeto preliminar divulgado no material de *Roadshow* preparado pela SEINFRA do Governo do Estado da Bahia para o leilão B3 realizado em nov/2019, foi identificado uma interferência das alças sobre a Área 18 da APO do Porto Organizado de Salvador. Como podemos observar na figura abaixo:

Figura 52 - Análise Espacial da Projeção do Traçado da Alça Viária Ponte Salvador-Itaparica Visão Geral



Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, SEINFRA-BA

Figura 53 - Acessos da Ponte / SEINFRA-BA



Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, SEINFRA-BA

Localmente, o Porto Organizado de Salvador é servido por uma conexão da Via Expressa Baía de Todos-os-Santos que interliga diretamente a BR-324 até o pátio de acesso localizado dentro da área do Porto Organizado formando um corredor logístico de veículos de carga separado do fluxo de veículos urbanos da cidade de Salvador.

Figura 54 - Visão do acesso rodoviário ao Porto Organizado de Salvador



Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, a partir de Base Google Earth, DNIT/MINFRA, IBGE, ANTAQ.

A Via Expressa Baía de Todos-os-Santos foi construída através de um consórcio entre o governo estadual e federal, com a participação da Prefeitura de Salvador, CODEBA e DNIT e sob a liderança da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER), com um investimento aproximado de R\$ 16 bilhões.

Nos 4,3 km de trajeto possui dez faixas (sendo seis para tráfego urbano e quatro exclusivas para veículos de carga), três túneis, 14 elevados, ciclovia com 3 metros de largura, 35m² de passeios e quatro passarelas, ligando mais de dez bairros. Próximo ao Porto, os fluxos de veículos são divididos e os caminhões passam a ter duas faixas exclusivas, uma em cada sentido, no trecho compreendido entre os túneis e o Porto Organizado de Salvador.

O Porto Organizado de Salvador ainda movimenta cargas de projeto, principalmente os equipamentos geradores de energia elétrica. O transporte deste tipo de equipamentos ocorre por uma

rota alternativa por dentro da cidade, organizado conforme demanda, junto às autoridades de trânsito em horários alternativos, devido à restrição de gabarito vertical existente no túnel da Via Expressa. Nessas vias não há limitação vertical, porém há limitação de largura, que é de, no máximo, 5,6 metros.

Características das rodovias de acesso ao porto.

Tabela 23 - Características das vias da hinterlândia do Porto Organizado de Salvador

Rodovia	Quantidade de Faixas	Sentido	Divisão Central	Acostamento	Velocidade Máxima
BR-324	2	Duplo	Sim	Sim	60 km/h
BR-324 (Via Expressa BTS)	10 em geral, 2, próximo ao porto	Duplo	Sim	Não	60 km/h

Fonte: Brasil (2018a).

A seguir são apresentadas fotos do acesso rodoviário do Porto Organizado de Salvador obtidas durante a visita técnica no mês de fevereiro de 2021.

Quadro 24 - Fotos vias de acesso ao Porto Organizado de Salvador



Fonte: Registro dos autores, 2021.

Conforme o levantamento durante a visita técnica, foi informado que no período de elaboração deste plano, a Via Expressa de acesso já operava próxima a sua capacidade. O espaço reservado ao pátio de acesso antes da portaria tem uma operação justa, sem folga operacional. Qualquer tipo de incidente, pode eventualmente gerar fila de veículos, refletindo na circulação urbana da cidade. Uma das medidas em estudo pela CODEBA é a implantação de um pátio pré-gate numa área retroportuária de fácil acesso pela Via Expressa.

Terminais Retropórtuários

Os arrendatários operadores de contêineres do Porto Organizado de Salvador possuem áreas fora do Porto Organizado para apoio e operação das suas atividades de movimentação de cargas e mercadorias.

A área retropórtuária da Wilson Sons, operadora da TECON está localizada a 15 km do porto na BR-324. O Depósito de Vazios (depot) e o Armazém Geral (AG) têm área útil total de 80.000 m² pavimentados, sendo 5.500 m² cobertos e 210 tomadas para contêineres com cargas frigoríficas.

A área retropórtuária da Intermarítima está localizada em duas localidades uma adjacente ao porto com um terreno aproximado de 7.000 m² de área e outra a 29 km do porto, na BR-324, em um terreno com área aproximada de 55.000 m², onde realiza suas operações de apoio logístico.

Figura 55 - Terminais retropórtuários do Porto Organizado de Salvador



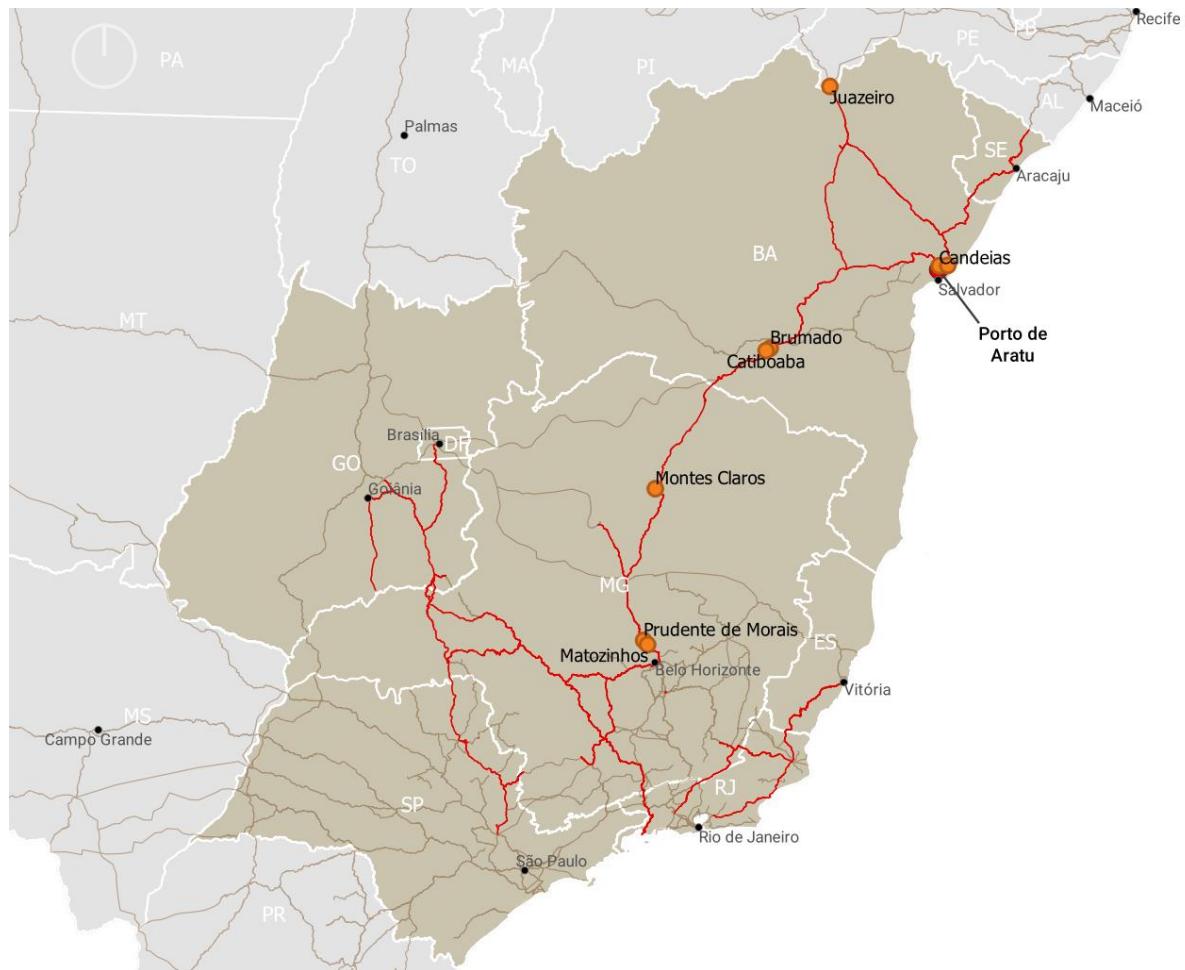
Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, a partir de Mapa Base Google Earth, DNIT/MINFRA, IBGE, TECON, Intermarítima.

8.2 FERROVIÁRIOS

O acesso ferroviário ao Porto Organizado de Salvador se encontra desativado desde 1998. A malha que atendia ao Porto Organizado de Salvador, faz parte da malha parte da malha ferroviária da Ferrovia Centro Atlântica S.A. (FCA), operadora da Malha Centro-Leste pertencente à Rede Ferroviária Federal S.A. controlada pela VLI Logística. O contrato de concessão tem previsão de vencimento em 2026.

A FCA tem uma malha que cobre a região Centro-Leste do País. Com 7.220 km de extensão, a operação da FCA se estende por sete estados da Região Sudeste e Nordeste do Brasil: Bahia, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo e Sergipe.

Figura 56 - Visão geral da malha ferroviária da FCA, Estados atendidos, e pontos/cidades de referência



Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, a partir de DNIT/MINFRA, IBGE.

A ligação ferroviária que dá acesso ao Porto Organizado de Aratu é a Linha Mapele (RMS) – Monte Azul (norte de MG), que opera com Velocidade Média Comercial (VMC) de 11 km/h, tanto para trens carregados quanto para os vazios.

Acesso ferroviário local

Figura 57 - Visão geral da malha ferroviária da FCA em escala local



Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, a partir de DNIT/MINFRA, IBGE.

O ramal de acesso ao Porto Organizado de Salvador está atualmente desativado e com concessão devolvida pela concessionária, porém boa parte do traçado físico da ferrovia ainda preserva seu espaço no ambiente urbano.

A estação de trem mais próxima ao Porto Organizado de Salvador é a Estação Calçada, 1,2 km distante do limite da poligonal do porto.

A infraestrutura existente atendia ao fluxo de trem de passageiros interligando a região de Paripe ao bairro da Calçada, próximo ao porto administrado pela Companhia de Transportes do Estado da Bahia (CTB), que, em fevereiro de 2021, teve sua operação finalizada e o traçado será incorporado ao sistema de VLT em desenvolvimento pela CONDER.

O projeto prevê a extensão do traçado do VLT até a região do comércio conforme indicado no mapa exposto na Figura 58.

Figura 58 - Traçado projetado VLT, entorno imediato do porto



Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, a partir de CONDER, CTB Estado da BA, Anteprojeto 2015.

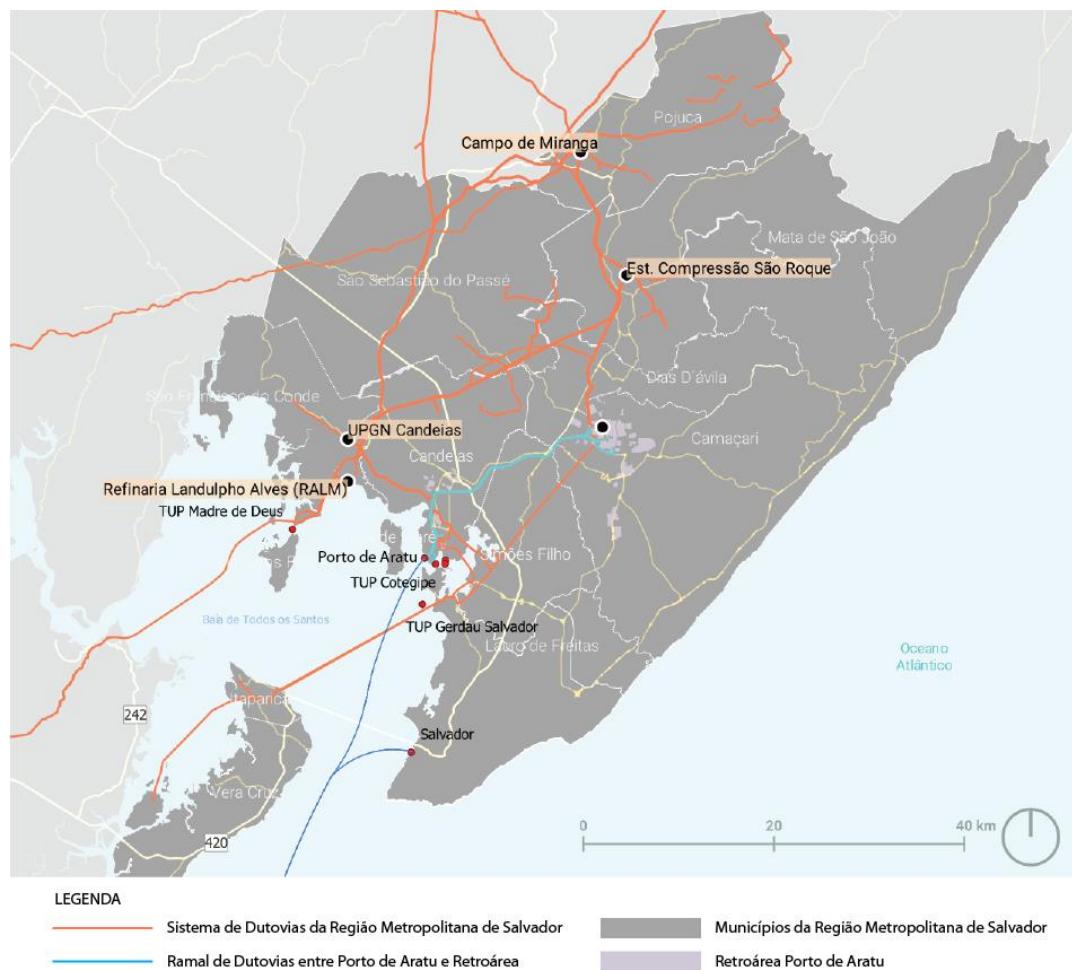
8.3 DUTOVIÁRIOS

O Porto Organizado de Salvador não possui acesso dutoviário interligado as tubulações dos produtos químicos da região.

A atividade de extração e beneficiamento de petróleo é muito importante e representativa na Região Metropolitana de Salvador (RMS), porém, dentro do contexto, a cidade de Salvador, maior polo urbano da região, tem uma vocação de fornecedora de serviços. A malha do sistema dutoviário é mais ligado às regiões industriais, conforme indicado no mapa apresentado na Figura 59.

O Porto se serve de um sistema local de dutovia subterrânea de correias ligado aos moinhos para a movimentação de trigos, fora do sistema metropolitano.

Figura 59 - Sistema de dutovias da RMS



Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, a partir de OSM, IBGE, MINFRA.

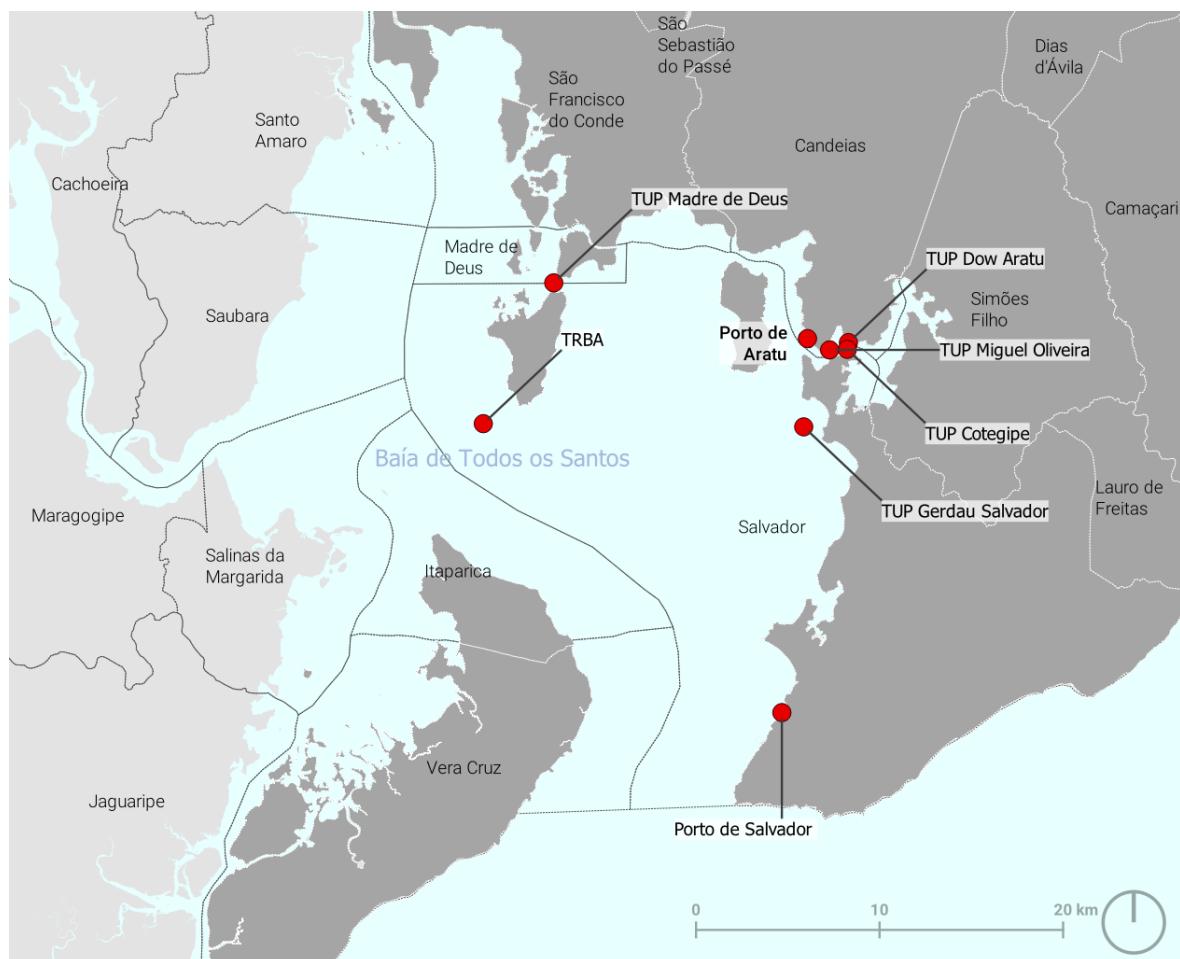
9 ACESSOS AQUAVIÁRIOS

Neste capítulo são descritos os acessos aquaviários ao Porto Organizado de Salvador: áreas de fundeio, canal de acesso e bacias de evolução. As informações apresentadas aqui são baseadas nas cartas náuticas de 2021, disponibilizadas publicamente pelo Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) da Marinha do Brasil, Regulamento de Exploração dos Portos (REP) da CODEBA, e Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos da Bahia (NPCP-BA)

Sobre o sítio portuário da Baía de Todos-os-Santos (BTS)

O Porto Organizado de Salvador faz parte do Complexo Portuário de Salvador e Aratu-Candeias, denominado neste estudo, situado às margens da Baía de Todos-os-Santos (BTS).

Figura 60 - Portos Organizados, e TUPs instalados na Baía de Todos-os-Santos



Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, a partir de DHN Marinha (2021), IBGE, ANTAQ.

A BTS é um dos sítios portuários mais antigos do Brasil pelas suas características de mar abrigado com águas calmas e profundidades favoráveis à navegação. As características físicas, naturais e climáticas aliadas à sua localização estratégica fez o Thomé de Souza estabelecer ali a cidade de Salvador como sede administrativo no Brasil colonial em 1549.

Estas características inerentes ao lugar são perenes, o que o torna um ativo muito importante até os dias atuais.

BTS é um sítio portuário que é “sonho de qualquer engenheiro naval”, pelas suas características naturais. Conhecido como “mar dentro do mar”, as águas tranquilas e com boa profundidade da BTS permitem maior agilidade e facilidade no manejo dos navios, diminuindo consideravelmente os tempos de atracação, com reflexos diretos nos custos de operação.

Para os portos localizados dentro da BTS, os fatores naturais como maré ou climáticos não são limitantes para o exercício de atividades portuárias. A baía tem grande capacidade para desenvolvimento de atividades portuárias, desde que atendidos os quesitos de infraestrutura portuária.

A característica climática da região permite operações nos 365 dias do ano, e nas 24 horas do dia com boa visibilidade tornando a navegação fácil e segura. A BTS tem profundidade natural do canal de acesso de 30 a 50 metros, e uma área aquática ampla permitindo fluxos simultâneos de embarcações, fundeio e manobrabilidade fáceis.

A conjunção destas características, com a estrutura consolidada de parques industriais e toda a infraestrutura urbana de serviços e de mercado que a RMS oferece, torna a BTS um destino atraente para a instalação de diversas atividades portuárias e atividades logísticas ligadas à intermodalidade da movimentação de cargas e produtos. Nesta área estão instalados dois Portos Organizados (Salvador e Aratu), seis TUPs (Terminais de Uso Privado, dois Estaleiros e uma Base Naval).

Antes de tratar dos acessos aquáticos do Porto Organizado de Salvador propriamente dito, é importante registrar o contexto do conjunto de diversas atividades que ali são desenvolvidas além das atividades portuárias.

A Baía de Todos-os-Santos tem importantes atividades turísticas instaladas e em contínuo desenvolvimento, sendo a mesma muito visitada por turistas e praticantes de esportes náuticos, além das atividades de pesca artesanal de subsistência das comunidades do entorno. Assim, o tráfego marítimo na baía é bastante intenso, desde os pequenos barcos pesqueiros, os iates de grande porte, de esporte e/ou recreio, lanchas e embarcações sem motor como veleiros, e os *ferryboats* intermunicipais que fazem a travessia por toda a BTS.

Apesar de todo este universo de atividades sendo desenvolvida ali, a BTS tem uma superfície aquática muito grande, com capacidade de absorver todas estas atividades com tranquilidade.

Ressalta-se aqui o papel imprescindível das Autoridades Marítimas e da Autoridade Portuária na manutenção do estado ordenado da BTS, no seu desenvolvimento e uso sustentável, e na melhor gestão para tornar as operações dos seus usuários mais eficientes.

Disciplina do Acesso Aquaviário

O REP-CODEBA, disciplina o acesso aquaviário da seguinte maneira:

- » A infraestrutura de proteção, canal de acesso, área de fundeio, bacia de evolução, sinalização e balizamento será autorizada pela administração do porto de acordo com os termos e condições do Regulamento de Exploração do Porto e prévia autorização das autoridades marítima, aduaneira, sanitária e de polícia marítima, conforme o caso.
- » Manobras e tráfego de entrada e saída de embarcações são disciplinados pelas Normas de Procedimentos da Capitania dos Portos do Estado da Bahia (NPCP-BA).
- » O calado máximo recomendado (CMR) e o porte máximo das embarcações que podem utilizar as instalações de acesso aquaviário de uso público são os divulgados pela CODEBA.

Cartas Náuticas

A seguir estão listadas as Cartas Náuticas que descrevem o acesso ao Porto Organizado de Salvador, e utilizados como referência neste PDZ.

Tabela 24 - Tabela de Cartas Náuticas

Número da Carta	Data	Aviso	Título
1110	25/10/2022	2022-204	Baía de Todos-os-Santos
1101	17/02/2022	2022-18	Proximidades do Porto Organizado de Salvador
1102	07/07/2022	2022-133	Baía de Todos-os-Santos Parte Nordeste

Fonte: Marinha do Brasil (2022b).

9.1 CANAL DE ACESSO

Conforme a planta PS17 CB07 9001, fornecida pela Autoridade Portuária, o canal de acesso e bacia de evolução foram alterados, pois as áreas de fundeio da BTS tiveram um reposicionamento e alteração para adaptação ao novo traçado de acesso ao Terminal de Contêineres de Salvador (TECON), para a operação de navios de grande porte 366 m de comprimento, e 52 m LOA/Boca.

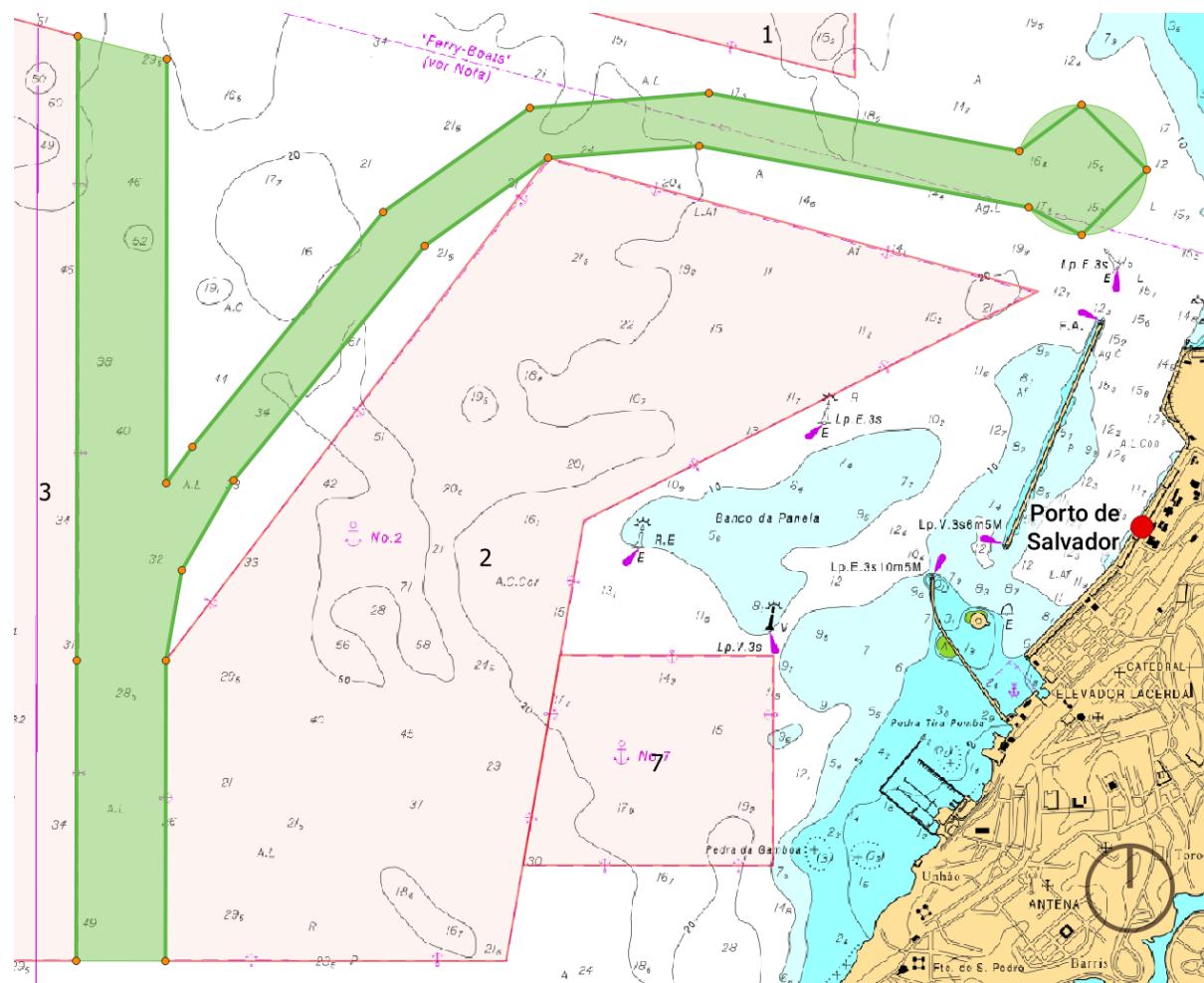
O canal de acesso do Porto Organizado de Salvador tem seu início a 1,5 milhas (2,8 km), a partir do Ponto de Embarque do Prático (PEP) localizado na entrada da BTS na altura da Ponta de Santo Antônio e segue entre as áreas de fundeio 2 e 3, 500 m de largura e 20 m de profundidade até mais ou menos o paralelo 12° 58' 19" S, quando bifurca em dois canais: o primeiro segue ao norte adentrando o interior da BTS, mantendo a mesma largura; e, a segunda segue em direção ao leste, rumo ao acesso norte do Porto Organizado de Salvador com 300 m de largura e profundidade mínima de 13 m.

As instalações de acostamento de Salvador são protegidas por duas estruturas de quebra-mares, ao sul do Forte de São Marcelo, com aproximadamente 900 m de comprimento, e outro em frente ao cais de do porto, com 1300 m de comprimento, formando dois acessos, permitindo a entrada pelo lado norte (lado TECON) e pelo lado sul (lado CONTERMAS, terminal de passageiros).

A região entre a Ponta de Santo Antônio e a área atual de fundeio 7, antes utilizada como acesso ao lado sul do Porto Organizado de Salvador; atualmente tem nota de Balizamento de Uso Restrito conforme a descrição da Carta Náutica 1101.

Até a data de elaboração do PDZ (2018) anterior era permitido o acesso dos navios de menor porte, que utilizavam o acesso sul do Porto Organizado de Salvador navegando livremente e cruzando o que atualmente é a área do fundeio 2, contornando somente o Banco da Panela. Atualmente esta área está ocupada pelas áreas de fundeio 2 e 7.

Figura 61 - Canal de acesso ao Porto Organizado de Salvador em verde



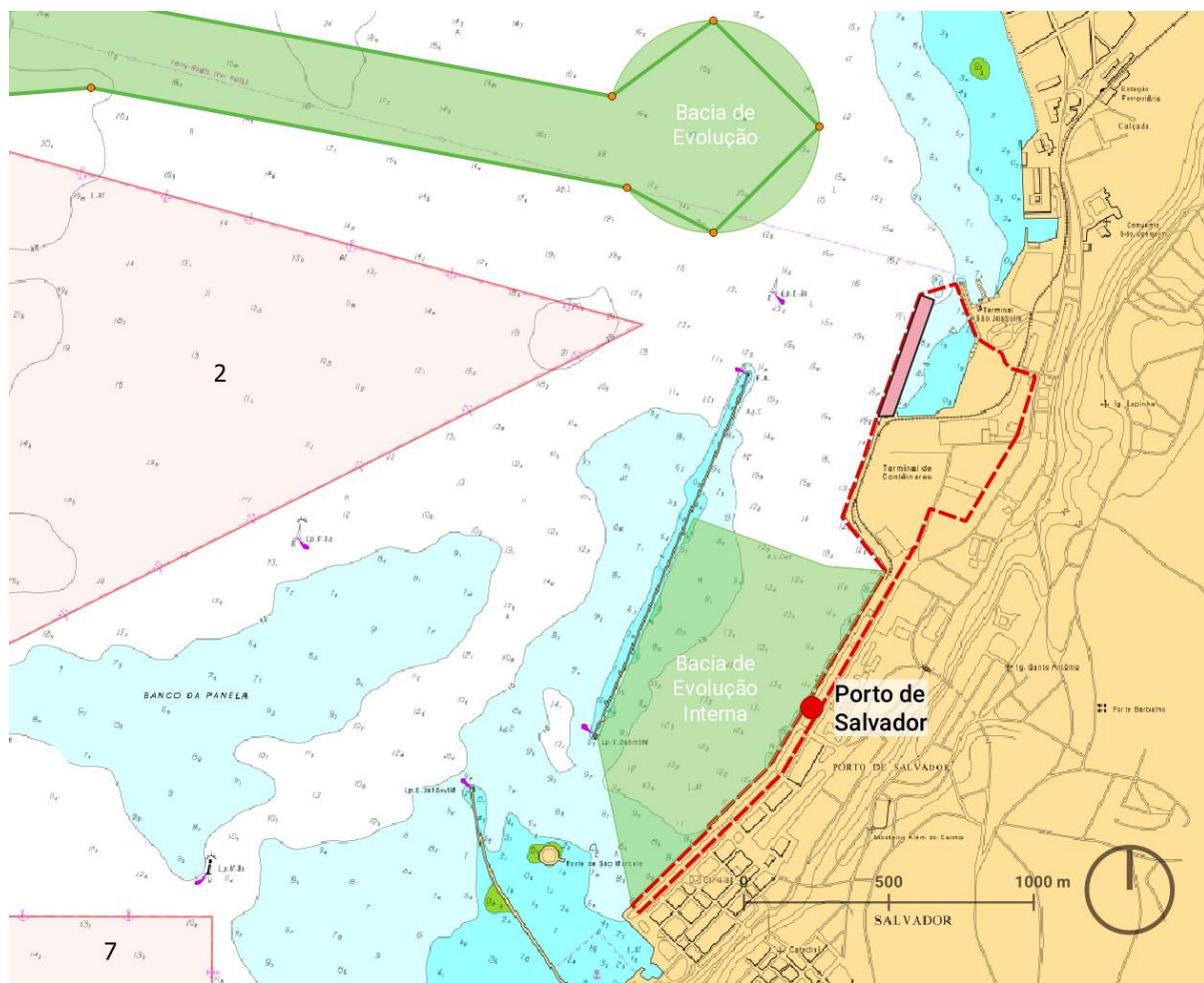
Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, a partir da Marinha do Brasil (2021a).

Nota se que há um trecho aproximado de 3 km do canal que cruza com a rota do *ferryboat*, conforme as regras estabelecidas, caso ocorra o cruzamento das embarcações, a prioridade é do navio, devendo a outra embarcação manobrar de forma a passar pela popa do navio.

9.2 BACIA DE EVOLUÇÃO

A bacia de evolução está localizada na extremidade do canal de acesso mais próxima ao Porto Organizado de Salvador, formado por uma área circular de 730 metros de diâmetro, com profundidade de 15 metros, próximo à entrada norte do porto, em frente ao terminal do *ferryboat*, Terminal São Joaquim.

Figura 62 - Bacia de Evolução ao Porto Organizado de Salvador



Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, a partir Marinha do Brasil (2021a).

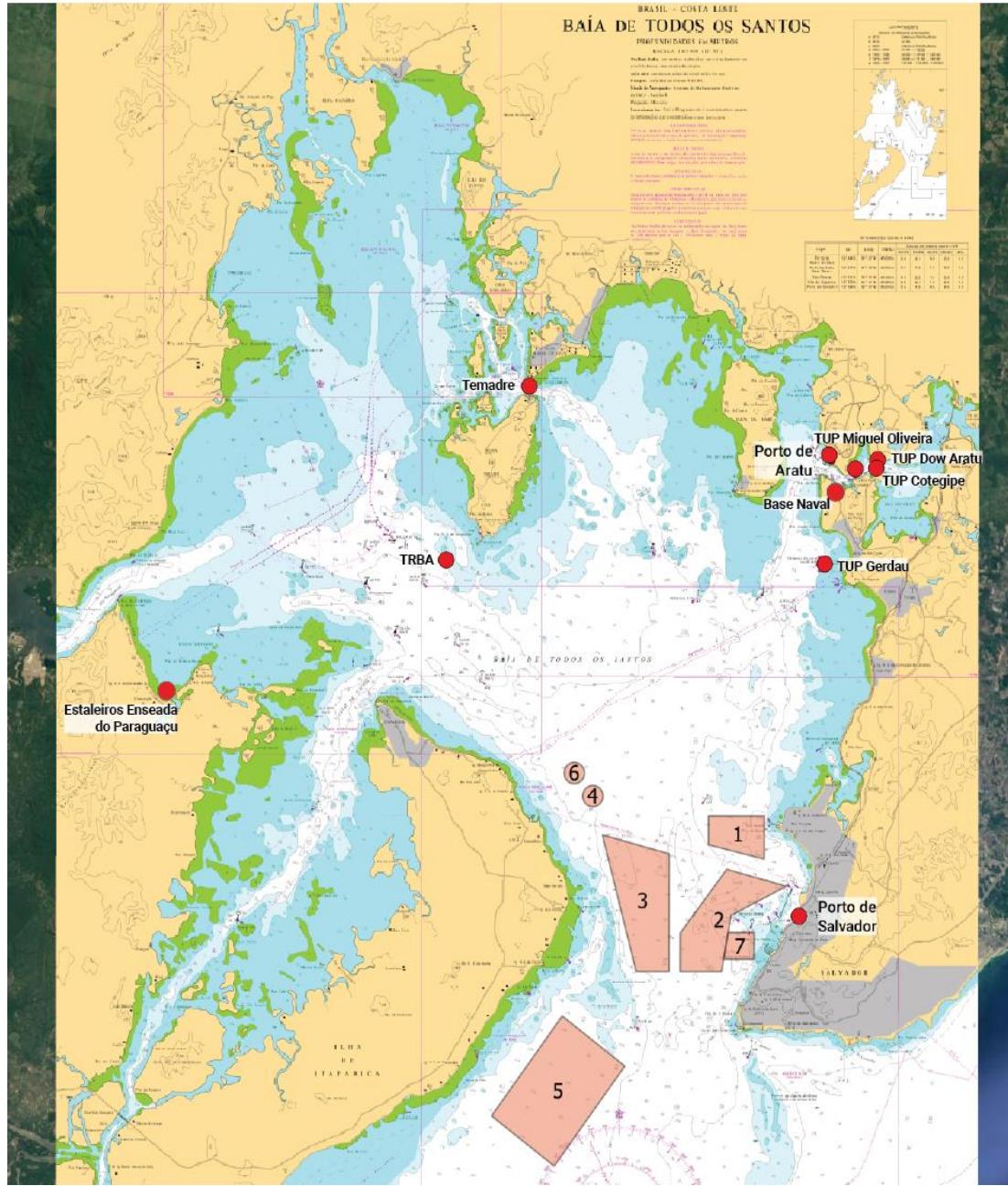
Além da bacia de evolução ao norte do porto, o Porto Organizado de Salvador tem uma bacia interna que abrange toda a área entre o cais e o quebra-mar e serve para manobra das embarcações de menor porte que utilizam os berços públicos, formado por uma área de aproximadamente 422 mil metros quadrados, com profundidade de 12 metros. Não é permitido o cruzamento de navios nas entradas da bacia, tendo prioridade o que está saindo.

Na atracação, a manobra é feita no período diurno e na enchente, com o navio saindo de Salvador no período de duas horas antes da baixa-mar até três horas antes da preamar. Para a desatracação, a manobra também só é realizada no período diurno, mas não depende da maré.

9.3 ÁREAS DE FUNDEIO

As áreas de fundeio localizadas na BTS atendem todas as instalações portuárias em funcionamento às margens da baía. As áreas de fundeio estão localizadas na entrada da BTS, na altura do Porto Organizado de Salvador.

Figura 63 - Área de Fundeio na BTS

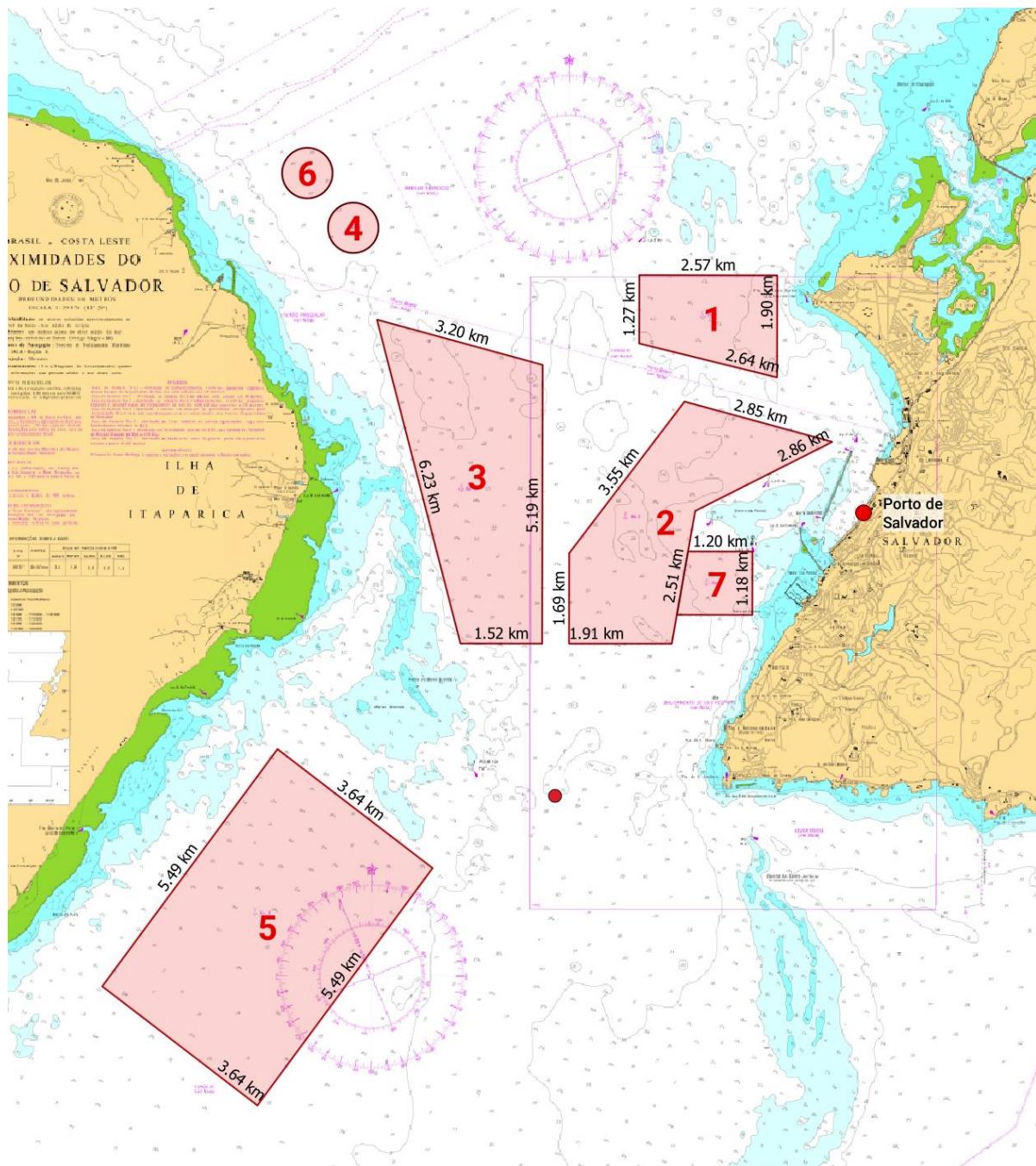


Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, a partir de Marinha do Brasil (2021a).

No total são sete áreas de fundeio que atendem todo o conjunto de atividades portuárias e náuticas da BTS. Cada uma das áreas de fundeio tem sua destinação específica, sendo que os navios usuários dos portos organizados e TUPs utilizam mais as áreas de fundeio 2, 3 e 5.

A seguir pode-se conferir uma visão mais aproximada das sete áreas de fundeio da BTS, com a apresentação das dimensões gerais.

Figura 64 - Área de Fundeio na BTS, visão mais aproximada



Fonte: Elaborado pelos autores, 2021, a partir Marinha do Brasil (2021c).

A descrição das áreas de fundeio de uso comum da BTS, conforme a carta náutica número 1101, é apresentada a seguir. A capacidade máxima descrita está regulamentada pela Norma de Procedimentos da Capitania dos Portos da Bahia (NPCP-BA 2015).

Quadro 25 - Áreas de fundeo BTS

Fundeio	Destinação	Calado
Fundeio 1	Destinada ao reabastecimento, vistorias, pequenos reparos e desembarque de tripulantes de navios com calado até 10 metros.	10,8 a 35 m
Fundeio 2	Destinada ao fundeo livre de navios com calado até 10 metros.	11 a 70 m
Fundeio 3	Destinada ao fundeo livre, reabastecimento, vistorias, pequenos reparos e desembarque de tripulantes de navios com calado superior a 10 metros.	13,6 a 60 m
Fundeio 4	Destinada a navios em situação de quarentena, designados pela Autoridade Marítima, em coordenação com as autoridades dos Portos Organizados.	21 a 23 m
Fundeio 5	Destinada ao livre fundeo de navios aguardando vaga nos fundeadouros internos da BTS.	11,2 a 19,5 m
Fundeio 6	Destinada exclusivamente aos navios GNL que operam no Terminal de Regaseificação da Bahia (TRBA).	25 a 30 m
Fundeio 7	Destinada ao fundeo de iates de grande porte, de esporte e/ou recreio a partir de 60 metros.	10,8 a 30 m

Fonte: Elaborado pelo autor, 2021, a partir da Marinha do Brasil (2021c); Marinha do Brasil (2015).

9.4 HIDROVIAS

Os portos do Complexo Portuário Salvador e Aratu-Candeias não têm acessos hidroviários fluviais.

10 INTERFERÊNCIA DOS PLANOS DIRETORES URBANOS DOS MUNICÍPIOS NAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO

Neste capítulo são descritas as interferências do Município no zoneamento do porto dentro dos limites da poligonal da Área do Porto Organizado (APO), com o objetivo de avaliar se o Plano Diretor do município atende às prerrogativas da atividade portuária por meio da análise das legislações e instrumentos de planejamento urbano existentes, e indicar as medidas de ajuste da política municipal quando for o caso.

10.1 COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO DENTRO DAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO

A respeito da área do porto, compete, de maneira privativa, à União legislar sobre regime de portos e navegação, segundo o artigo 22, inciso X, da Constituição Federal, afastando totalmente a competência dos demais entes federativos, diante da inexistência de lei complementar que autorize os Estados e Municípios de legislarem sobre o tema (BRASIL, 1988).

Ainda, a Lei n. 12.815, trata a respeito do assunto quando traz em seu art. 15, competência do Presidente da República para expedir ato sobre a definição de áreas dos portos organizados, competência essa que foi recentemente delegada para o Ministro da Infraestrutura por meio do Decreto n. 9.827 de 10 de junho de 2019, confirmado a permanência da competência da União para decidir sobre portos (BRASIL, 2013, 2019).

A jurisprudência do Supremo Tribunal Federal reconhece a inconstitucionalidade de lei ou ato normativo de ente diverso da União para legislar sobre regime de portos, uma vez que se trata de competência privativa.

Cita-se como exemplo mais recente, à época da realização deste Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, a Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) nº 316, que trata sobre a possível inconstitucionalidade de lei municipal que versa sobre o tipo de carga a ser movimentada no Porto de Santos – SP.

O argumento da Petição Inicial foi que o Município de Santos/SP violou o pacto federativo fundado nos artigos 1º, caput, 18; e 60, § 4º, inciso I, da Constituição Federal I, bem como a competência conferida à União pelos artigos 21, inciso XII, alínea "I"; e 22, inciso X, da Carta da República, uma vez que, a pretexto de legislar sobre matéria relativa ao uso e à ocupação do solo, dispôs sobre tema referente ao regime dos portos, desbordando, assim, de sua competência legislativa (BRASIL, 1988).

Em decisão liminar, referendada pelo Plenário, o STF suspendeu a eficácia de parte da Lei Complementar n. 730, do Município de Santos – SP, na redação dada pela Lei municipal n. 813, de 29 de novembro de 2013, com o fundamento que a definição acerca de escoamento de carga no porto, muito mais afeta à competência legislativa da União.

Em voto para propor referendar a decisão supracitada, o Ministro, relator do processo, Senhor Marco Aurélio, aduz:



Revela-se, a mais não poder, restrição, pelo Município, à atividade portuária consideradas as operações com granéis sólidos, o que apenas poderia ocorrer por previsão do legislador federal ante a interpretação sistemática dos artigos 21, inciso XII, alínea “f”, e 22, inciso X, da Carta de 1988. Trata-se de serviço cuja exploração, direta ou mediante autorização, concessão ou permissão, cabe à União, também titular da competência normativa atinente à matéria. A inobservância ou limitação à repartição constitucional de competências legislativas e materiais implica flagrante desprezo à autonomia política e funcional das entidades federativas. (BRASIL, 2014).

Insta salientar que o referido processo ainda está sem julgamento.

10.2 RELAÇÃO PORTO-CIDADE

O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) é um instrumento de planejamento fomentador de Política Pública para melhorar a eficiência do Porto Organizado. Um dos itens a serem considerados neste processo é a incorporação das ações para as adversidades e sinergias resultantes da interação porto-cidade. O porto é essencialmente uma infraestrutura de prestação de serviços à sociedade para abastecimento e distribuição de bens e mercadorias atendendo as demandas de consumo e produção de uma determinada região, interligando distâncias internacionais e transcontinentais.

Uma cidade portuária que recebe navios transatlânticos expande sua existência para além dos limites nacionais do seu país e tem sua presença marcada no mapa mundial como entreposto de trocas, e sua dinâmica econômica fica exposta a dinâmica do comércio internacional.

Conforme o Relatório do Diagnóstico da Situação Atual do Setor Portuário Brasileiro, do Plano Nacional de Logística Portuária de 2019 (PNLP-2019),



O processo de formação do território urbano e suas dinâmicas sociais, econômicas e de uso do solo têm caráter específico quando se analisam as cidades portuárias. Nesses locais, o porto e a cidade constituem dois sistemas cujas interações e complementaridades variam no tempo sob influência dos avanços da produtividade, da tecnologia, do urbanismo e da sociedade. Por isso, tanto as mudanças nas atividades e infraestruturas portuárias implicam em novos posicionamentos frente ao espaço urbano quanto o desenvolvimento e o crescimento destes também levam a uma nova postura da cidade em relação à presença do porto (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012 *apud* BRASIL, 2019, p. 157).

Dentro de toda a hinterlândia, o município onde se situa o porto é o mais exposto tanto aos benefícios quanto aos ônus de abrigar a atividade portuária no contexto urbano dos seus territórios. O planejamento deve prever a busca do equilíbrio entre os benefícios e ônus de carregar um empreendimento tipo âncora da economia.

O projeto de Lei estadual n. 22.195/2017, art. 2º, inciso III, estabelece como diretriz geral da Política Industrial do Estado da Bahia “dimensionar e antecipar estratégias e proposições para a construção de uma nova dinâmica de industrialização, pautada na sua conjunção com políticas da esfera municipal, estadual e federal”. (BAHIA, 2017).

O porto é uma infraestrutura importante e estratégica de fomento ao desenvolvimento, com impactos em todas as cadeias de produção e comércio. A infraestrutura deve ser planejada para antecipar a demanda, e estruturar o crescimento. Fazer um porto eficiente significa tornar robusta a cadeia de fornecimento de produtos e mercadorias, significa custo eficiente para as indústrias, para as empresas, e para o consumidor final. O bom funcionamento e a eficiência de um porto podem trazer benefícios e servir de vetor de crescimento e criação de riqueza com impactos para toda a cadeia do sistema econômico e produtivo da sua região de influência, assim como o seu mau funcionamento e a ineficiência também podem impactar negativamente para toda esta cadeia e consequentemente sua região de influência.

O mesmo racional pode ser aplicado à cidade que abriga o porto. O porto e a cidade são dois sistemas de alta interatividade. Uma cidade bem planejada que oferece infraestrutura de conectividade funcional e eficiente, com bom ecossistema produtivo formado por boa oferta de mão de obra e serviços, impacta o funcionamento do porto positivamente ampliando e reforçando a competitividade deste porto perante o seu mercado competitivo, atraindo mais cargas e receitas, podendo assim criar um ciclo virtuoso de crescimento. Por outro lado, uma cidade mal planejada sem

infraestrutura adequada pode impactar negativamente na competitividade do porto tornando o ônus maior do que os benefícios.

Antes da descrição do Plano Diretor, trataremos da importância da atividade portuária para o desenvolvimento tanto no contexto estadual quanto municipal a fim de destacar a importância da mobilização pública e privada, visando a garantia da atividade portuária, reduzindo seus impactos e ampliando os benefícios na interação do porto-cidade.

10.3 PORTO COMO INDUTOR DE CRESCIMENTO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO CONTEXTO ESTADUAL

Ainda que os portos objetos deste PDZ sejam empreendimentos maduros, são instalações que devem se atualizar continuamente para se adaptarem às transformações tecnológicas e às demandas por tipos de carga a cada novo ciclo econômico, com risco de se tornarem obsoletos quando não acompanharem estas transformações.

O estado da Bahia é a maior economia de Nordeste, ocupando 7º lugar no ranking de PIB entre 27 Estados Brasileiros em 2018 com PIB de R\$ 286,24 bilhões (IBGE, 2018).

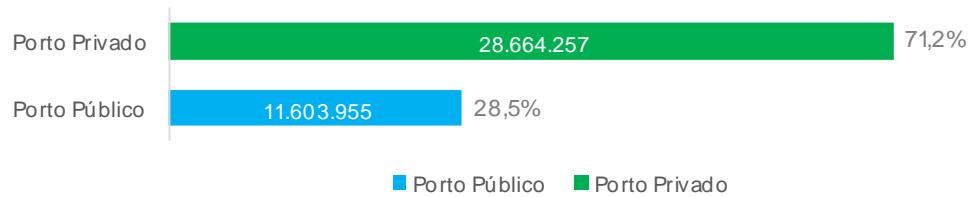
Conforme o levantamento feito junto a Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB), o estado tem um parque industrial sólido e diversificado. É na Bahia, mais especificamente na Região Metropolitana de Salvador (RMS) onde está estabelecido o maior complexo petroquímico integrado da América Latina (olefinas e aromáticos), o Parque Industrial de Camaçari, o Complexo Industrial de Aratu e a Refinaria de Mataripe, 2ª maior refinaria do País com capacidade de processamento de 323 mil barris/dia. O oeste baiano faz parte da fronteira denominada MATOPIBA (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia) uma das importantes regiões produtoras de soja e milho do Brasil e do mundo. Ainda na escala mundial onde o Brasil figura como um dos maiores exportadores de celulose, a Bahia tem contribuição importante na produção e exportação deste produto. Vale destacar ainda o grande potencial mineral do subsolo baiano com reservas de minério de ferro (BAMIN, região de Caetité com investimento acima de R\$ 5 bilhões), níquel (MIRABELA, região de Itagibá com investimento de R\$ 1 bilhão), vanádio (LARGO RESOURCES, região de Maracás com investimento de R\$ 550 milhões), ouro (YAMANA GOLD, região de Santa Luz com investimento de R\$ 220 milhões), bauxita (RIO TINTO ALCAN, região de Jaguaquara com investimento de R\$ 4,5 bilhões). Vale citar ainda o interesse da Colomi Iron mineradora anglo-australiana no estado para investimentos de R\$ 11 bilhões na Bahia para a produção de 5 bilhões de toneladas de minério de ferro, certificadas e auditadas no padrão “JORC”.

O porto é um dos instrumentos de captação e distribuição de parte destes investimentos planejados ou em execução por estas grandes empresas de atuação internacional, tanto para a

economia local que envolve a atividade portuária direta e indiretamente em forma de receitas e despesas das empresas, empregados e prestadores de serviço quanto na forma de construção de ativos geradores de renda dentro do estado.

Os Portos Organizados da Bahia, denominados Portos Públicos, têm participação relevante na movimentação de cargas, conforme apresentado pelas estatísticas da ANTAQ, em 2020 movimentaram 28,5% de toda a carga movimentada no estado, sendo que esta proporção não apresenta grandes variações ano a ano e a tendência é que permaneça no mesmo patamar até a entrada de um novo porto, ou, a desativação de alguma instalação portuária dentro do Estado (ANTAQ, 2020).

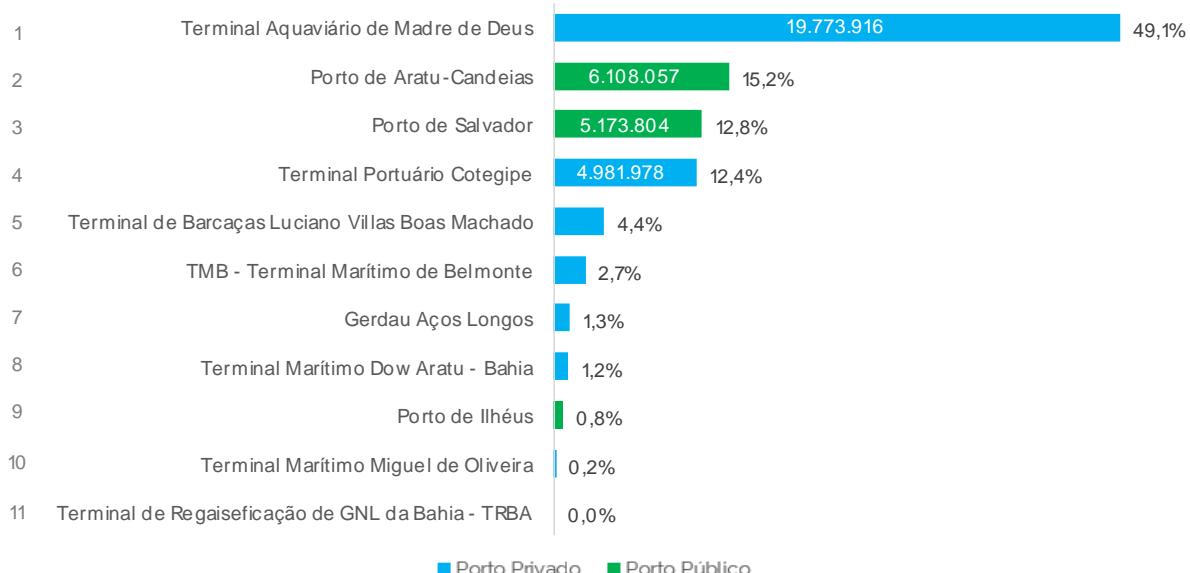
Gráfico 8 - Movimentação Portuária de 2020 – BA (toneladas/ano)



Fonte: ANTAQ (2020).

Conforme os dados da ANTAQ, o Estado da Bahia tem 11 instalações portuárias composta por três Portos Organizados denominados Portos Públicos nas estatísticas da ANTAQ, Porto Organizado de Aratu-Candeias, Porto Organizado de Salvador, e Porto Organizado de Malhado (Porto Organizado de Ilhéus) sob administração da CODEBA e oito Terminais de Uso Privado (TUP).

Gráfico 9 – Ranking dos Portos por Movimentação 2020 - BA (toneladas/ano)



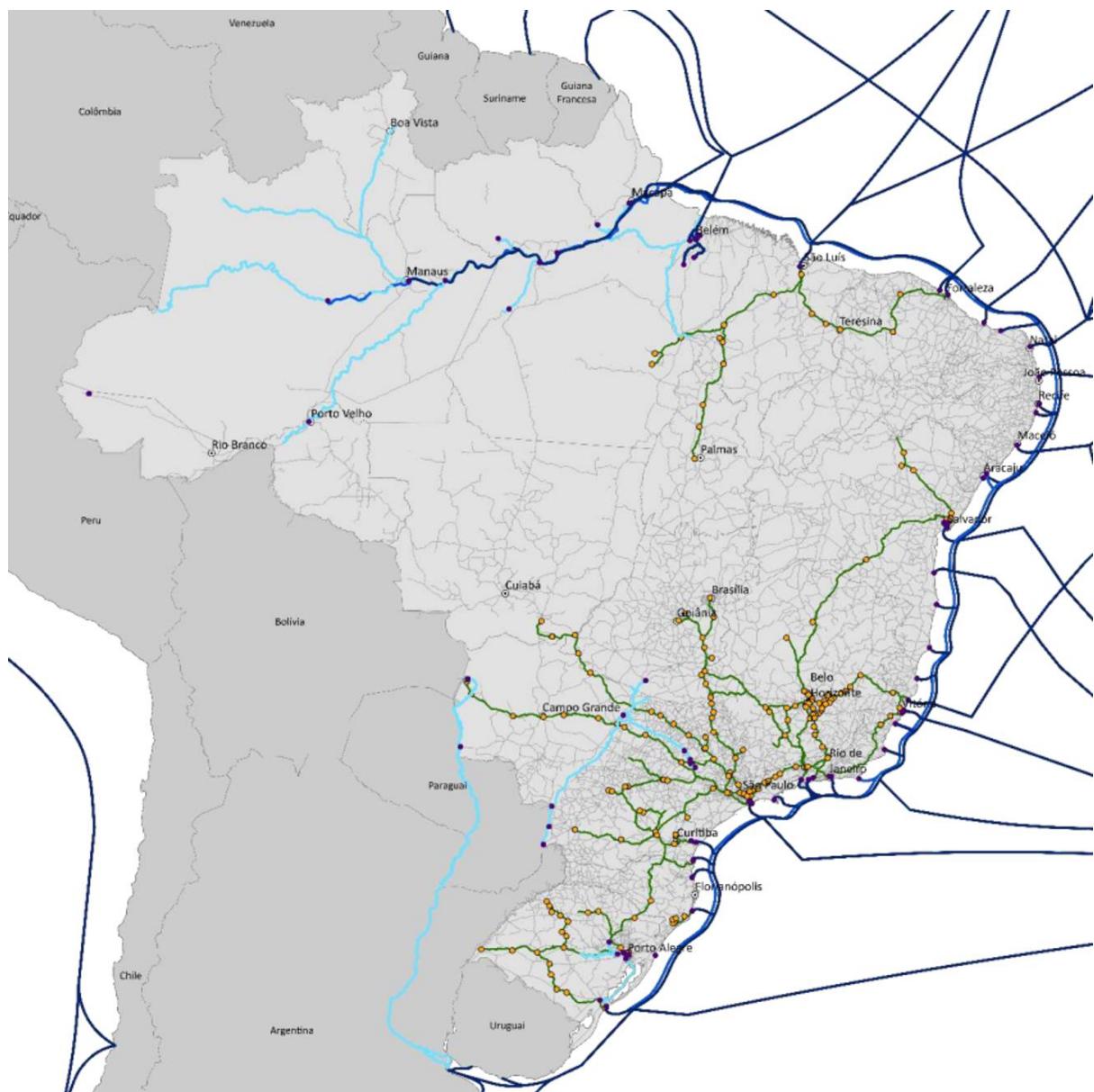
Fonte: ANTAQ (2020).

Observando-se a lista dos portos acima (Gráfico 9), percebemos que a Região Metropolitana de Salvador (RMS), localizada junto a Baía de Todos-os-Santos (BTS), concentra grande parte das instalações e das atividades portuárias do estado. Com exceção dos Terminal de Caravelas, Terminal Marítimos de Belmonte e Porto Organizado de Malhado (Ilhéus) localizados ao sul da Bahia, todas as demais instalações portuárias estão situadas na BTS.

Os Terminais de Uso Privado são administrados por empresas privadas, e desde a nova Lei dos Portos (Lei n. 12.815/2013), podem movimentar a carga de terceiros além de carga própria mesmo fora da Área do Porto Organizado (APO) (BRASIL, 2013). O novo marco regulatório permitiu, assim, a formação de um mercado competitivo onde há disputa por cargas.

Na prática, todos os portos no Brasil concorrem entre si para captação de cargas, alguns com mais intensidade e outros com menor intensidade, seja pública ou privada. Os portos com melhor infraestrutura de acessos entre os mercados, equipados de superestrutura moderna, com controles automatizados, gestão eficiente e custos competitivos, tendem a conquistar maior *marketshare* deste mercado de movimentação de cargas.

Figura 65 – Mapa da Rede de Transportes de Carga do Brasil



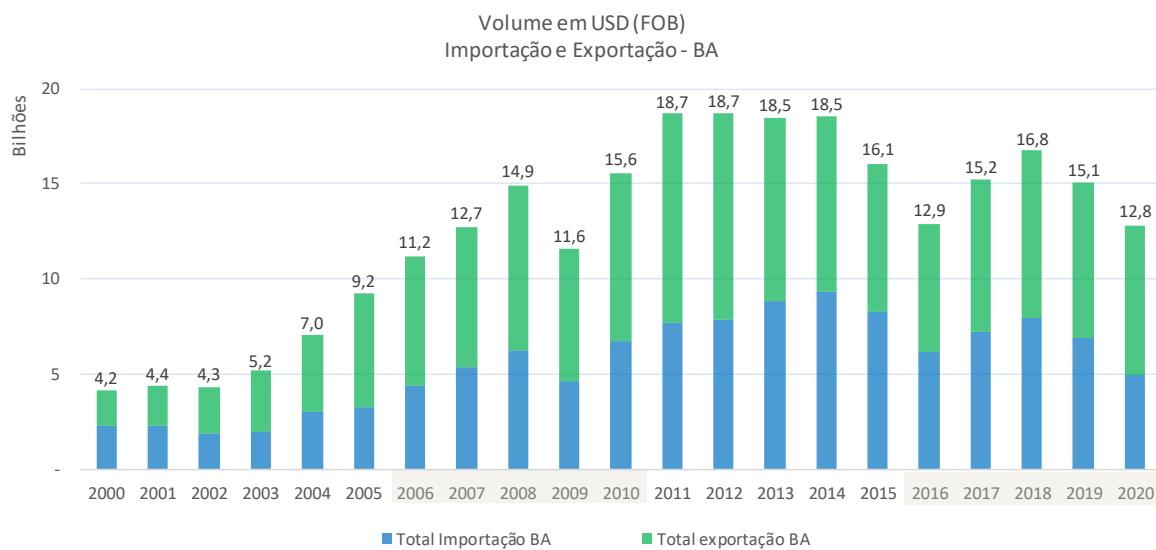
Componente da Rede	Quantidade	Legenda
Rodovias	331.493 km	_____
Ferroviás	21.244 km	_____
Hidrovias	11.578 km	_____
Cabotagem	11.108 km	_____
Marítima Longa Dist.	n/d	_____
Terminais Ferroviários	197 unid.	●

Fonte: EPL (2021, p. 63).

Considerando somente o estado da Bahia, o comércio exterior foi responsável por trocas que somaram cerca de 12,8 bilhões de dólares em 2020, conforme os dados obtidos da Secretaria de Comércio Exterior, mesmo considerando os efeitos da pandemia por Covid-19 no ano de 2020.

A movimentação portuária é condicionada à conjuntura econômica internacional, principalmente dos EUA e da China, por serem os maiores parceiros comerciais do Brasil. Considerando o período entre 2015 e 2020, o volume anual de transações internacionais das empresas do Estado da Bahia foi em média de USD 14,57 bilhões de dólares.

Gráfico 10 – Volume de Importação e Exportação em USD bilhões do estado da Bahia



Fonte: Elaboração dos autores com base nos dados do Comex Stat (2021), 2021.

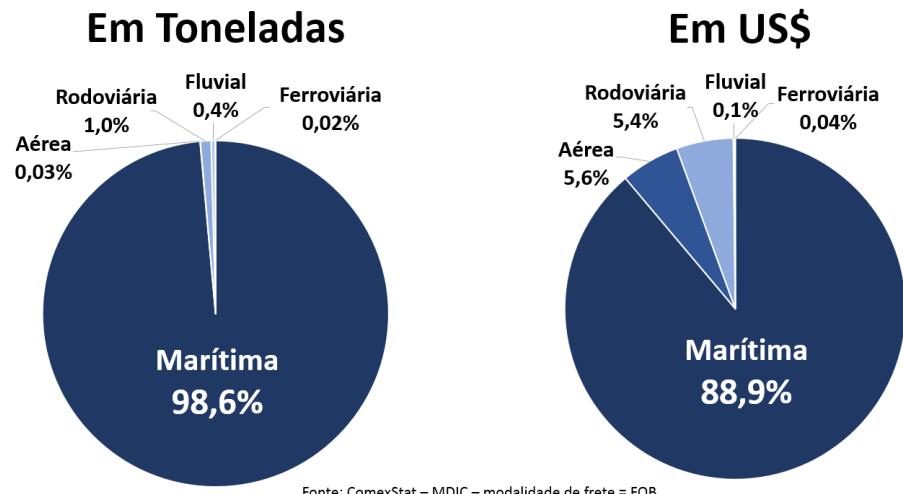
O Gráfico 10 mostra o tamanho do mercado potencial dentro do estado baiano, lembrando que a hinterlândia de um porto não se restringe aos limites territoriais do seu estado, mas contempla toda a área em que os acessos terrestres se conectam ao porto público. Por este motivo os portos organizados da CODEBA concorrem por cargas com outros portos do Brasil, conforme o mapa da Rede de Transportes de Carga do Brasil, EPL (2021).

Assim, nem toda a carga com origem e destino do estado da Bahia é captada pelos portos organizados localizados dentro do estado. Por exemplo, o grande competidor por cargas de granel sólido vegetal para os portos organizados da Bahia é o complexo portuário de São Luís do Maranhão que capta uma boa parte da produção de grãos da região de MATOPIBA.

10.4 PORTO COMO INDUTOR DE CRESCIMENTO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO CONTEXTO DA CIDADE

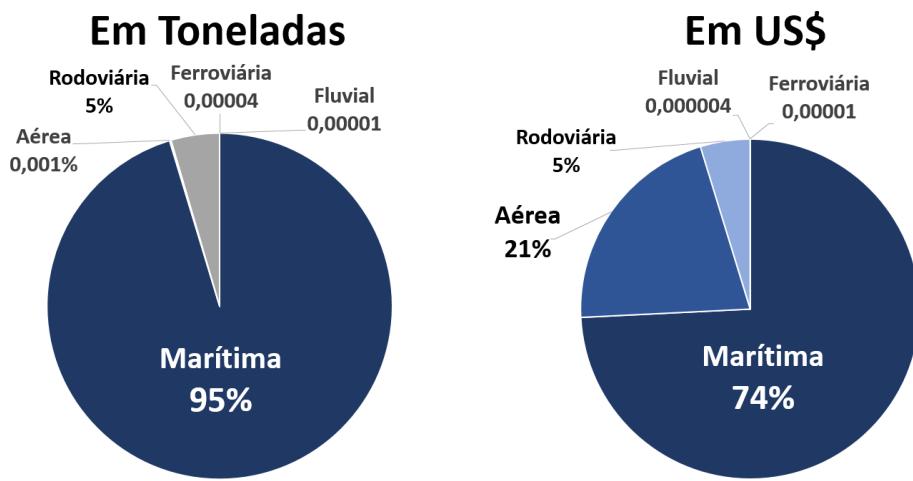
O porto é uma peça-chave no modal de transporte marítimo, que é responsável por 98,6% do total de exportações brasileiras e 95% do total de importações brasileiras em termos de toneladas movimentadas conforme o resultado estatístico anual apresentado pela ANTAQ.

Gráfico 11 – Exportação Total Brasil vs Modal de Transporte utilizado



Fonte: ANTAQ (2020).

Gráfico 12 – Importação Total Brasil vs Modal de Transporte utilizado



Fonte: ANTAQ (2020).

Os números apresentados nos Gráficos 11 e 12 demonstram a importância da via marítima sobre outros modais para o comércio exterior na distribuição e abastecimento de produtos e insumos tanto em quantidade quanto em valores, sendo assim, o porto uma peça fundamental para a manutenção e desenvolvimento de indústria produtora e mercado consumidor em geral.



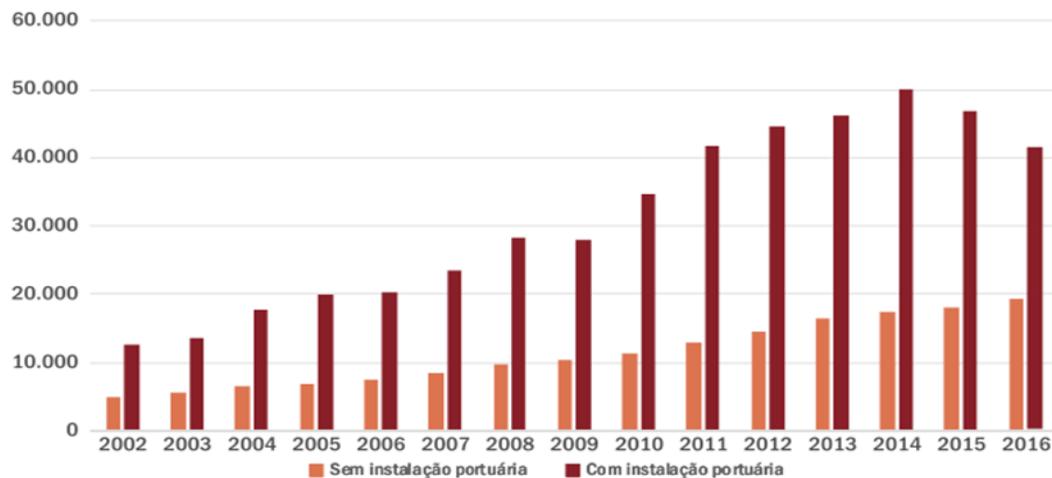
O setor portuário tem a função de atuar como uma ligação entre os sistemas de produção e os centros de consumo. Nesse sentido, é o principal elo na cadeia logística do comércio exterior, sendo, portanto, vital para a economia nacional na função de garantir o transporte de mercadorias de forma eficaz e eficiente (AKABANE; GONÇALVES, 2008 *apud* MENEGAZZO; FACHINELLO, 2014, p. 174).

Este fenômeno é evidenciado em números quando comparamos o PIB dos municípios com instalação portuária e municípios sem instalação portuária como aponta a análise do Relatório do Diagnóstico da Situação Atual do Setor Portuário Brasileiro do PNLP 2019:



A relação entre a atividade portuária e o PIB é relevante, uma vez que essa atividade econômica tem impacto sobre a geração de riqueza do setor de Transporte, armazenagem e correios, interno a um dos quatro grandes setores componentes do PIB, o setor de Serviços. (BRASIL, 2019, p. 164).

Gráfico 13 – Comparação da média do PIB per capita de municípios portuários e não portuários brasileiros

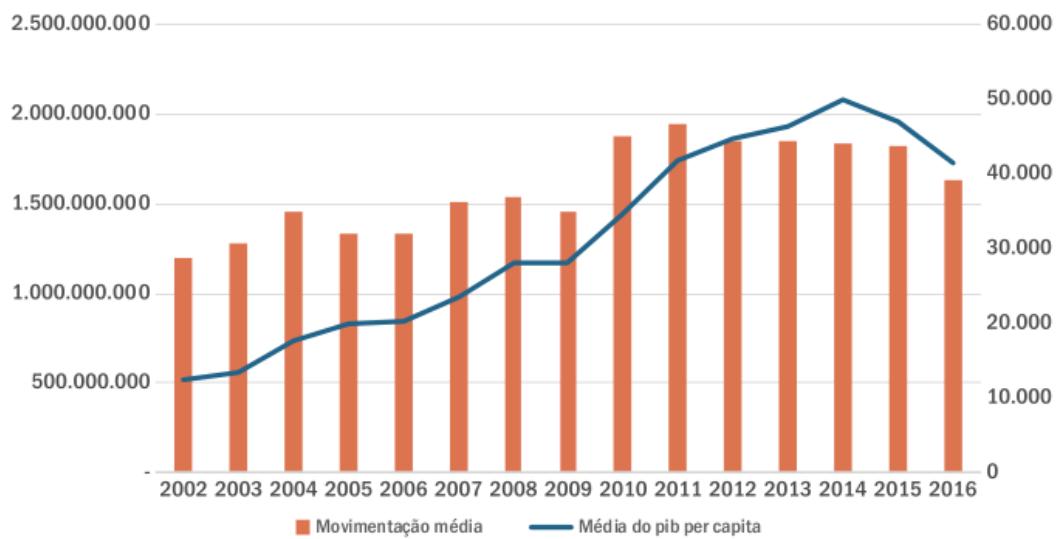


Fonte: Brasil (2019, p. 164).

Notamos pelo Gráfico 13 que os municípios com instalação portuária têm em média um PIB per capita muito acima do que os municípios sem instalação portuária, sendo que a maior diferença observada dentro do período analisado foi o ano de 2014 que registrou uma diferença de 186% de PIB

per capita. A seguir são apresentados a relação entre o PIB per capita e a movimentação portuária dos municípios com instalação portuária.

Gráfico 14 – Comparação da média do PIB per capita com a média da movimentação portuária dos municípios com instalações portuárias



Fonte: Brasil (2019, p. 165).

No Gráfico 14, é possível perceber uma variação semelhante entre os números do PIB per capita e a movimentação portuária, quando a movimentação portuária apresentou crescimento, verificamos que o PIB per capita médio dos municípios portuários também apresentou crescimento, e a partir de 2015 quando verificamos que a movimentação portuária retraiu, e o PIB per capita médio dos municípios portuários também apresentou retração. A correlação dos dois indicadores encontrada pela análise realizada no relatório do PNLP 2019 foi de 0,92.

Os resultados desta análise apontam que há uma relação significativa entre a movimentação portuária e o PIB per capita. O município onde está localizado o porto tende a captar e absorver de alguma forma parte do volume de dinheiro movimentado junto às cargas e mercadorias.

Nesta conjuntura, ainda que a Autoridade Portuária seja responsável pelo ordenamento e jurisdição das áreas dentro da APO; conforme a orientação indicada no PNLP 2019, os municípios portuários possuem a necessidade de criar zoneamentos e ordenamentos territoriais específicos para a mitigação de impactos negativos e potencialização de impactos positivos. Estas medidas são muito importantes para a construção de uma base sólida de crescimento para que o porto possa exercer suas funções como força motora de desenvolvimento e geração de riqueza daquela região.

Adicionalmente, identificamos uma relação direta entre a atividade portuária, seus investimentos e o impacto econômico positivo nas economias locais e regionais. Desse modo, o investimento portuário se apresenta como importante direcionador (driver) do desenvolvimento econômico local ou regional, a partir de efeitos econômicos diretos, indiretos e induzidos.

O impacto econômico direto está relacionado com a primeira onda de investimentos e seu impacto na economia realizado pelas instalações portuárias. Contempla contratação de fornecedores; a aquisição de insumos; a contratação de funcionários e contratação de serviços terceirizados.

O impacto indireto é a consequência natural dos investimentos advindos do impacto econômico direto. Diz respeito aos investimentos realizados pelos principais fornecedores das principais instalações portuárias. Estes mobilizam uma série de contratações de outros fornecedores menores, compras, consumo e investimentos, provocando o aumento do consumo de insumos de produção local ou regional, aumento da atividade econômica, gerando o crescimento econômico regional.

Os impactos induzidos correspondem à terceira onda de impacto econômico. É formado pelas despesas locais das famílias dos empregados com os seus salários. São gastos não relacionados diretamente com a atividade portuária, mas essenciais para a manutenção das famílias, como por exemplo, despesas com aluguel, alimentação, lazer, educação etc.

10.5 INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO URBANO

A Constituição Federal de 1988, dita as regras gerais sobre a competência da União, dos estados e dos municípios, cabendo ao município gestão urbana sobre os territórios dentro dos limites do município respeitando a legislação federal e estadual (Art.30); e define que o Plano Diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana (Art. 182) (BRASIL, 1988).

O Estatuto da Cidade (Lei n. 10.257/2001) regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo diretrizes gerais da política urbana e tornando obrigatória a elaboração de Plano Diretor e do Plano de Mobilidade para os municípios com mais de 20 mil habitantes (BRASIL, 2001).

Conforme o levantamento realizado pelo IBGE na Pesquisa de Informações Básicas Municipais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (2019), 51,5% dos municípios brasileiros possuíam Plano Diretor.

O Plano Diretor é o principal instrumento da política de desenvolvimento urbano e ambiental aplicável em todo o território municipal, ordenamento dos diferentes tipos de usos e ocupação do solo e das redes de infraestruturas, tais como transporte, mobilidade, saneamento, entre outros.



Atividades portuárias podem ser consideradas empreendimentos de significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional. Salienta-se que o fortalecimento da economia local passa, necessariamente, pelo ordenamento das atividades econômicas existentes no município e pela busca de alternativas para seu íntegro desenvolvimento. Uma relação estreita entre o empreendimento e a legislação municipal é uma forma de garantir o crescimento harmônico de ambos (SILVA JÚNIOR; PASSOS, 2006 *apud* BRASIL, 2019, p. 173).

10.6 DESCRIÇÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL

O Plano Diretor da cidade de Salvador é estabelecido pela Lei Municipal n. 9.069/2016 que dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador (PDDU 2016) e dá outras providências (SALVADOR, 2016a).

A Lei n. 9.148/2016 dispõe sobre o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo (LOUOS) do Município de Salvador e dá outras providências e, em consonância com o PDDU 2016, faz a divisão do território municipal em zonas de uso, e estabelece critérios e parâmetros de parcelamento e urbanização, uso e ocupação do solo, com o objetivo de orientar e ordenar o crescimento da cidade (SALVADOR, 2016b).

Quadro 26 - Resumo do Zoneamento Municipal para a Área do Porto Organizado de Salvador

Zoneamento	Nome / Descrição
Macrozoneamento	Macrozona de Ocupação Urbana
Macroárea	Macroárea de Urbanização Consolidada
Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural (SAVAM)	Área de Proteção Cultural e Paisagística (APCP) Trecho 3 da Área de Borda Marítima (ABM)
Zona de Uso	ZUE-3 Zona de Uso Especial Porto Organizado de Salvador

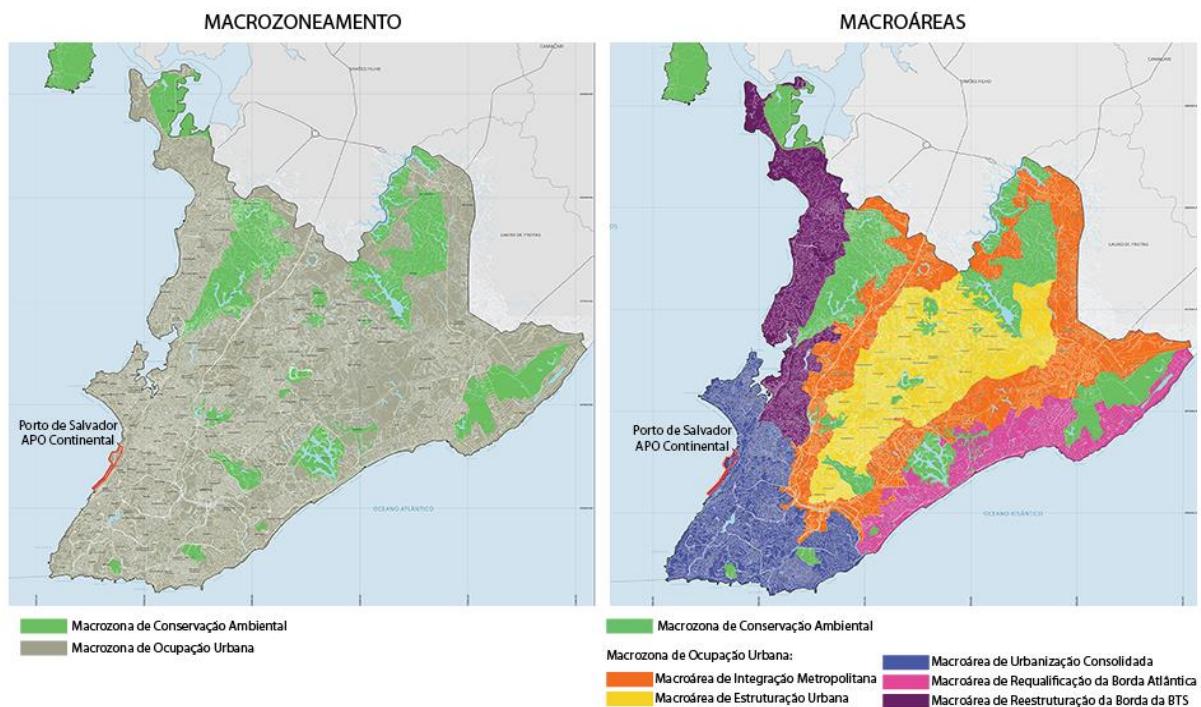
Fonte: Salvador (2016a).

A Macrozona de Ocupação Urbana compreende os espaços urbanizados do Município, sendo subdividida em macroáreas. A Macroárea de Urbanização Consolidada corresponde os bairros mais tradicionais que constituíram a imagem e a identidade de Salvador como metrópole, compreendendo o Centro Antigo até ocupar a ponta da península na qual está implantada a Cidade, entre a Baía de Todos-os-Santos e o Oceano Atlântico. São áreas de ocupação e infraestrutura urbana consolidada.

As Áreas de Proteção Cultural e Paisagística (APCP) são áreas especialmente protegidas que se associam ao meio ambiente cultural, seja por vincularem-se à imagem da cidade e caracterizar monumentos históricos significativos da vida e construção urbanas, sendo que a APO do Porto de Salvador está localizado no Trecho 3 na Área da Borda Marítima (ABM) lado Baía de Todos-os-Santos.

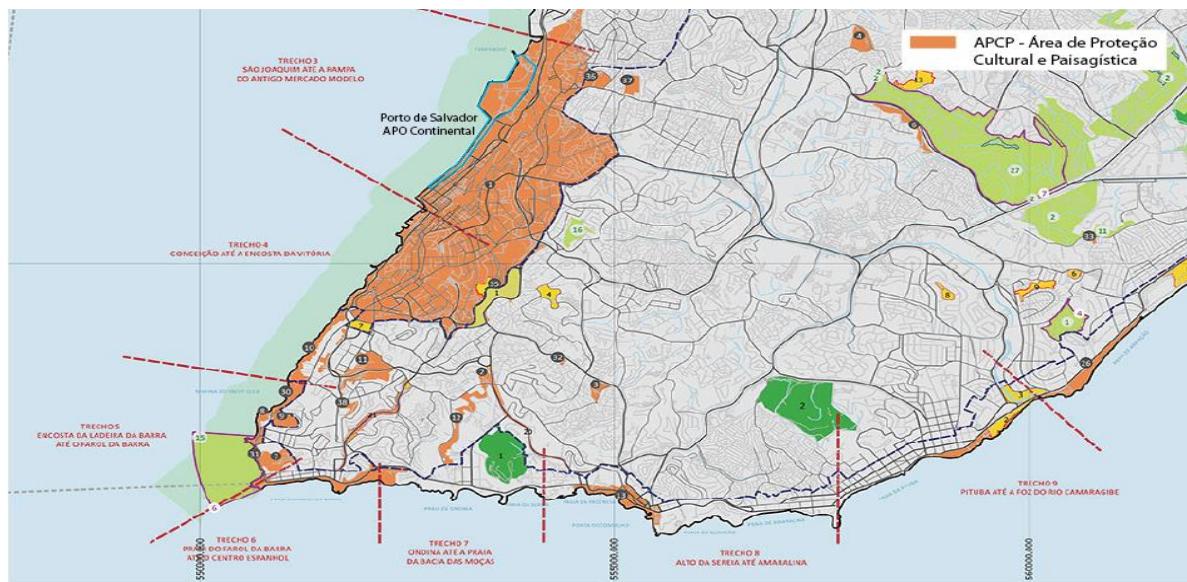
A Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo (LOUOS) n. 9.148/2016, Art. 32 determina que “as Zonas de Uso Especial – ZUE são porções específicas do território destinadas a complexos urbanos voltados a funções administrativas, educacionais, de transportes e de serviços de alta tecnologia, entre outras”, sendo a APO do Porto Organizado de Salvador, categorizado como “ZUE-3 – Porto de Salvador, correspondente ao complexo de instalações hidroportuárias, áreas alfandegadas e terminais de cargas e passageiros administrados pela Companhia de Docas da Bahia – CODEBA.” (SALVADOR, 2016b).

Figura 66 – Macrozoneamento e Macroáreas



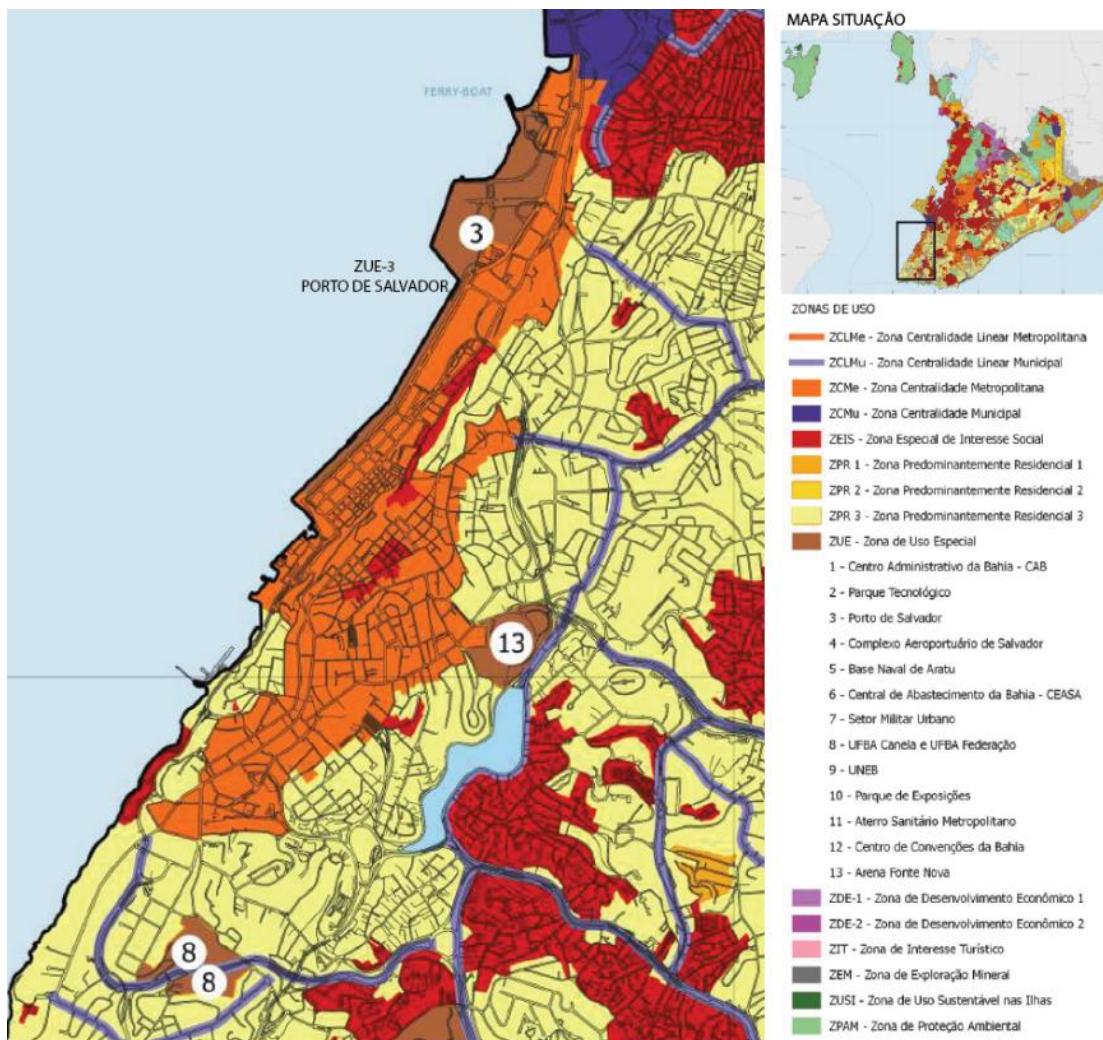
Fonte: Salvador (2016a).

Figura 67 – Sistema de Áreas de Valor Urbano Ambiental (SAVAM)



Fonte: Salvador (2016a).

Figura 68 – Zonas de Uso



Fonte: Salvador (2016b).

A APO continental do Porto Organizado de Salvador está inserida no contexto urbano consolidado, dentro da delimitação de área designada Área de Proteção Cultural e Paisagística (APCP), Trecho 3 da Borda Marítima da Baía de Todos os Santos. Apesar de estar situada em local de interesse cultural e paisagística pela municipalidade, através da delimitação de Zona de Uso Especial ZUE-3, coincidente com a delimitação da poligonal do porto determinado pelo Decreto Presidencial de 3 de junho de 2015, o Plano Diretor da Prefeitura de Salvador (PDDU 2016) reconhece a atividade portuária exercida pela autoridade portuária dentro dos limites do Porto Organizado (SALVADOR, 2016a).

A LOUOS, Lei Municipal n. 9.148/2016, Art. 32, ainda determina que:



§ 1º Os perímetros de ZUE, por suas características únicas, terão disciplina específica e parâmetros de parcelamento e urbanização, uso e ocupação do solo adequados à especificidade do uso que abrigam, de acordo com os respectivos Planos Diretores aprovados pelo Executivo, compatibilizados com as diretrizes e demais normas do PDDU.

§ 2º Em caso de alteração da atividade principal existente na ZUE, novos parâmetros de parcelamento e urbanização, uso e ocupação do solo deverão ser estabelecidos por lei.

§ 3º Nas ZUE, os usos permitidos e respectivos usos acessórios serão autorizados caso a caso, de acordo com as características específicas de cada ZUE. (SALVADOR, 2016b).

No parágrafo 3º do Art. 32 desta lei, entende-se que a municipalidade tem o direito de autorizar os usos dentro das ZUE. Porém, no inciso III do mesmo artigo cita que a área do ZUE-3 é administrada pela CODEBA: “Art. 32, Inciso III, “ZUE-3 – Porto de Salvador, correspondente ao complexo de instalações hidroportuárias, áreas alfandegadas e terminais de cargas e passageiros administrados pela Companhia de Docas da Bahia - CODEBA;” (SALVADOR, 2016b).

10.7 CONSIDERAÇÕES SOBRE A INTERFERÊNCIA DO PLANO DIRETOR

Foi verificado que o município criou um zoneamento específico para o porto na projeção coincidente da porção continental da poligonal da APO do Porto Organizado de Salvador denominada Zona de Uso Especial Porto Organizado de Salvador (ZUE-3 Porto de Salvador), onde descreve a CODEBA como gestora desta área no próprio corpo da legislação do Plano Diretor, indicando assim de maneira formal, o uso especial desta área para atividades portuárias de maneira direta e simples.

Assim, na análise sobre o PDDU da cidade de Salvador não foi encontrado nenhum tipo de conflito que comprometa o exercício da atividade portuária do Porto Organizado de Salvador, não sendo necessário qualquer tipo de ajuste no âmbito do plano diretor do município.

10.8 OUTROS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO URBANO DA CIDADE DE SALVADOR

A cidade de Salvador é a capital do estado da Bahia, sede da Região Metropolitana de Salvador (RMS) formado por 13 municípios com uma população total de 3,9 milhões de pessoas. Do total de habitantes, mais de 70%, ou seja 2,8 milhões residem na cidade de Salvador. A cidade tem a 4ª maior população do Brasil (IBGE, 2020), é a maior economia da região do Nordeste. O município é um polo econômico, político, turístico, cultural e histórico com escala de influência a nível nacional.

Assim, a cidade de Salvador conta com diversos outros instrumentos de ação e planejamento, ordenação e desenvolvimento para administrar a sua cidade além do Plano Diretor. Dentre os diversos planos e programas existentes, vale citar os mais relevantes para o porto:

Plano Salvador 500

Instrumento integrado ao PDDU, Salvador 500 é um plano de desenvolvimento de longo prazo com visão estratégica para o Município até o horizonte 2049, que incorpora as diretrizes e estratégias de desenvolvimento socioeconômico, cultural e urbano ambiental institucionalizadas no PDDU, desdobrando-as em programas, projetos e ações com objetivos, indicadores e metas de curto, médio e longo prazo, e estabelece instrumentos de gestão, de monitoramento e de avaliação.

Programa Salvador 360

Salvador 360 é um programa de desenvolvimento integrado ao Plano Salvador 500, com metas de médio prazo para 2030 e teve seu início em 2017, e desde então foram investidos mais de 3 bilhões de reais na modernização da infraestrutura da cidade e na requalificação urbana da cidade. Um dos eixos de ação do programa é o Eixo do Centro Histórico, onde está inserido o Porto Organizado de Salvador, o plano seguiu para intervenção física no ambiente urbano, recuperando todas as áreas públicas do município, praças, vias, e todo o trecho da orla entre porto e mercado modelo.

PlanMob – Plano de Mobilidade Sustentável de Salvador

Instrumento integrado ao PDDU e ao Plano Salvador 500, o PlanMob tem o objetivo de consolidar a articulação entre os diversos modais dentro do Município, com abrangência em todo o

tecido urbano, inclusive insular e sua conexão continental, balizados pelas diversas diretrizes formuladas no Plano Diretor.

O Plano teve início em 2017 com horizonte do planejamento alinhado ao Plano Salvador 500 para 2049, com metas intermediárias para 2025 e 2032, com foco em mobilidade urbana em três principais frentes de ações:

- » Transporte ativo (pedestre e bicicleta);
- » Transporte coletivo;
- » Sistema viário e trânsito.

O Porto Organizado de Salvador foi identificado como um dos vetores do transporte de cargas dentro do contexto do PDDU e PlanMob, e conforme o Livro Síntese do Plano de Mobilidade, Secretaria de Mobilidade, Prefeitura de Salvador, “existe o desejo em ‘descarregar as vias internas’ da cidade dessas dinâmicas de transporte de cargas transferindo-as para os limites do município e exterior a ele.” (SALVADOR, 2018, t. 1, p. 346). Entre as diretrizes do plano, destaca-se “a importância em garantir a integração física e operacional de transporte das cargas geradas e/ou destinadas no interior de Estado da Bahia com o porto marítimo e como o terminal aeroportuário de cargas de Salvador.” (SALVADOR, 2018, t. 1, p. 324). As diretrizes gerais do Plano de Mobilidade em relação ao transporte de cargas se baseiam na Seção X – Do Transporte de Cargas do PDDU 2016 (SALVADOR, 2016a).

Além dos Planos da municipalidade, vale mencionar os instrumentos de planejamento em nível do governo estadual, que integram a cidade de Salvador em uma escala de planejamento macromunicipal.

[Plano Diretor de Logística de Transportes \(PDLT\) do Estado da Bahia](#)

O PDLT é um instrumento de planejamento logístico que abrange todo o estado da Bahia. Elaborado em 2013/2014, elegeu um conjunto de obras prioritárias de investimentos em infraestrutura de logística de transportes para o estado.

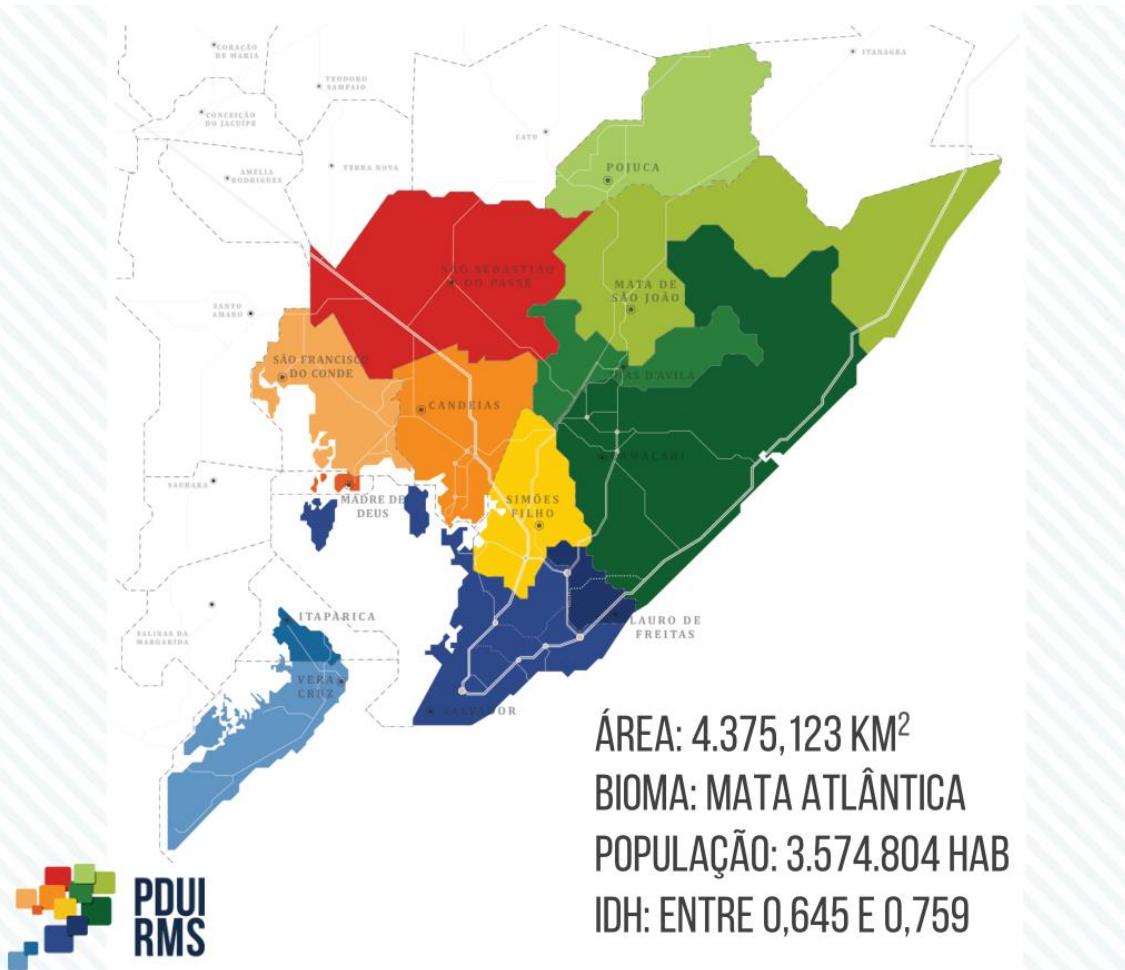
A Secretaria de Infraestrutura (SEINFRA BA) publicou um edital em dezembro de 2020 para a atualização do PDLT com o objetivo de propor uma reestruturação do setor de planejamento e apoiar à tomada de decisão dos setores de transportes e logística (BAHIA, 2020). A atualização do plano ocorre dentro do Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias do Estado da Bahia (PREMAR 2), financiado pelo Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD).

[Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Salvador \(PDUI-RMS\)](#)

Cumprindo as diretrizes estabelecidas pelo Estatuto da Metrópole (Lei n. 13.089/2015) o governo estadual da Bahia está elaborando o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) para

a Região Metropolitana de Salvador (RMS) envolvendo todos os 13 municípios pertencentes da região metropolitana: Salvador, Camaçari, Candeias, Itaparica, Lauro de Freitas, São Francisco do Conde, Simões Filho, Vera Cruz, Dias d'Ávila, Madre de Deus, São Sebastião do Passé, Mata de São João e Pojuca.

Figura 69 – Caracterização da RMS



Fonte: PDUI RMS (2021).

O PDUI, de acordo com o Estatuto da Metrópole, é o instrumento que estabelece as diretrizes para o desenvolvimento territorial estratégico e os projetos estruturantes de uma região metropolitana, promovendo a integração de ações entre os municípios, em parceria com os governos estadual e federal.

Conforme as informações fornecidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Governo do Estado da Bahia (SEDUR-BA), coordenadora do plano, o PDUI completou a fase 02 de Diagnóstico no primeiro trimestre de 2021.

10.9 AÇÕES DE INTEGRAÇÃO DO PORTO NO PLANEJAMENTO URBANO

As principais ações da Prefeitura na interface do Porto-Cidade são relacionadas ao 4º Eixo do Plano 360, “Centro Histórico”, que tem como principal objetivo transformar e dinamizar o ambiente urbano e econômico do centro da cidade, através de intervenções públicas de estruturação, programas de habitação, mobilidade e projetos-âncoras de transformação.

O horizonte de prazo do plano prevê metas de médio prazo até 2030 e conta com uma lista de projetos em execução e a serem realizados na área central da cidade de Salvador.

Todas estas ações estão concentradas no entorno próximo ao porto. A região onde está localizado o Porto Organizado de Salvador tem importância histórica e cultural para a cidade por ser o berço de sua fundação assim como acontece em outras cidades portuárias do Brasil e do mundo.

Assim, o Porto Organizado de Salvador ocupa uma localidade estratégica dentro do processo de remodelagem urbana da região do Comércio no centro da cidade. Nessa conjuntura, a CODEBA com o apoio da União, fez um investimento de R\$40,7 milhões com os recursos oriundos do Programa da Aceleração do Crescimento (PAC) para a remodelagem das áreas correspondentes ao Armazém 1 e 2 construindo ali o Terminal de Passageiros que foi finalizado em dezembro de 2014 e foi concedido ao Contermas através do contrato de arrendamento assinado em julho de 2017.

O terminal tinha uma movimentação média anual de cerca de 150 mil passageiros por antes da situação de pandemia por Covid-19, funcionando como um empreendimento âncora que contribui com a proposta da municipalidade de dinamizar a economia do centro histórico. Além do turismo gerado pelos cruzeiros, o terminal abriga ali as instalações do HUB Salvador, uma iniciativa da prefeitura que funciona como incubadora de startups e empresas de tecnologia para atrair e fomentar o desenvolvimento de atividades e empreendedorismo relacionadas a Economia 4.0.

Além da contribuição do porto no âmbito turístico e econômico supracitados, a atividade cultural completa este escopo de ações relacionadas à revitalização do centro através de um polo criativo de incentivo às práticas artesanais que está sendo construído na área de esplanada antes ocupada pelo Armazém 1, por meio de um convênio estabelecido entre a Prefeitura e Contermas.

Dessa maneira, a CODEBA buscou um equilíbrio entre o exercício das atividades portuárias consideradas essenciais dentro do sistema logístico de fornecimento e distribuição de produtos e mercadorias para a cidade e sua hinterlândia, e, contribuir de maneira responsável como agente público, nas ações da Prefeitura no processo de requalificação urbana da região do Comércio na cidade baixa.

Figura 70 – Terminal de Passageiros, visão a partir de cais de acostagem



Fonte: Acervo próprio, 2021.

Figura 71 – Polo criativo em construção, visão a partir de cais de acostagem



Fonte: Acervo próprio, 2021.

Figura 72 – Hub Salvador, instalado no edifício do terminal



Fonte: HUB Salvador (2021).

11 PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS

Neste capítulo são descritas todas as ações e investimentos que contemplam o planejamento estratégico da CODEBA para o Porto Organizado de Salvador. O objetivo é fazer um diagnóstico do status desses projetos. As informações sobre a descrição das ações e investimentos sobre melhorias operacionais, investimentos portuários, acesso ao porto, gestão portuária, meio ambiente, portocidade, foram retiradas diretamente do Plano Mestre que foi publicado em dezembro de 2018 pela Secretaria Nacional de Portos (BRASIL, 2018, v. 2). A subseção 11.7 “Iniciativas Estratégicas” foi elaborada a partir do planejamento estratégico desenvolvido pela própria CODEBA durante os anos de 2020 e 2021.

11.1 MELHORIAS OPERACIONAIS

A seguir são descritas as ações que contemplam melhorias relacionadas à operação portuária e sua interface com o transporte marítimo que irão impactar a produtividade do Porto Organizado de Salvador e que constam no Plano Mestre.

IMPLEMENTAÇÃO DO SISTEMA PORTOLOG NOS PORTOS DE SALVADOR



- » **Justificativa:** no que diz respeito ao acesso aos Portos Organizados do Complexo, constatou-se a carência de sincronismo na chegada dos caminhões, por vezes gerando filas ou resultando em caminhões estacionados nas vias do entorno portuário. Dessa forma, a implantação [...] [do PORTOLOG, que é um sistema de agendamento integrado], pode agilizar os procedimentos de entrada e saída de veículos, mitigando a formação de filas nos acessos às instalações portuárias.
- » **Objetivo:** reduzir a formação de filas nos acessos aos Portos Organizados, bem como a quantidade de veículos estacionados nas vias públicas, melhorar a gestão dos fluxos de acesso às instalações portuárias e obter base de dados para subsidiar o planejamento logístico.
- » **Descrição:** implantação [...] [do PORTOLOG na CODEBA] e em todos os terminais e operadores portuários que demandam veículos de carga ao Porto de Salvador. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 183).

FOMENTO À IMPLANTAÇÃO DE ÁREAS DE APOIO LOGÍSTICO PORTUÁRIO (AALP) NOS ACESSOS AOS PORTOS DE SALVADOR



- » **Justificativa:** o pátio de acesso já existente no Porto de Salvador mitigou os problemas relacionados ao acesso. Porém, por estar localizado exatamente na entrada do Porto, em frente à Portaria 03, em situações de elevado movimento ou de acidentes e falhas de caminhões no viaduto da Via Expressa, o acesso é comprometido devido à formação de filas. Além disso, as análises para os anos futuros indicam que sua capacidade não será suficiente para atender os caminhões que acessarão o Porto. No entanto, o ideal seria que todos os veículos com destino

ao Porto aderissem ao uso de Áreas de Apoio Logístico Portuário (AALP) enquanto aguardam autorização de acesso, a fim de evitar caminhões estacionados nos acostamentos da via.

- » **Objetivo:** melhorar a gestão dos fluxos de acesso aos portos de Salvador através do cadenciamento e monitoramento da chegada dos veículos de carga.
- » **Descrição:** realização de estudos para implantação de AALP nas vias de acesso aos portos de Salvador para atendimento à demanda de veículos com destino às áreas portuárias. Nesse sentido, é importante que esses locais ofereçam serviços aos caminhões e seus motoristas, bem como funcionalidades inerentes às cargas. Ademais, as AALP devem dispor do sistema PORTOLOG para realização do agendamento dos acessos aos Portos e rastreamento dos veículos de carga. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 184).

MONITORAR A CAPACIDADE DE PROCESSAMENTO DAS PORTARIAS DO COMPLEXO PORTUÁRIO



- » **Justificativa:** a partir das análises realizadas, foi identificado que algumas portarias do Complexo Portuário podem, em cenários futuros, apresentar déficit de capacidade, principalmente as portarias 01 e 03 do Porto de Salvador, e as portarias dos terminais Intermarítima, TPC e Ultracargo. Diante disso, a capacidade de processamento das portarias deve ser monitorada, a fim de identificar se a tendência indicada nas simulações tende a se concretizar, de forma a limitar a recepção e a expedição das cargas movimentadas no Complexo.
- » **Objetivo:** identificar possíveis gargalos na movimentação de cargas do Complexo Portuário decorrentes da carência de capacidade de processamento das portarias, aferidos por meio da extensão de filas, com a finalidade de planejar e propor soluções para a mitigação do déficit, tais como a implantação de equipamentos de automatização dos processos de entrada e saída das instalações portuárias e a ampliação do número de gates nas portarias.
- » **Descrição:** elaboração de planos para monitoramento das filas nas portarias. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 184).

MELHORIAS NO SISTEMA DE DRENAGEM DAS VIAS INTRAPORTO DO PORTO ORGANIZADO DE SALVADOR



- » **Justificativa:** em épocas de chuva, verifica-se o acúmulo de água em alguns trechos das vias intraporto do Porto de Salvador, em consequência do sistema de drenagem deficitário. Essa situação pode prejudicar o fluxo de veículos no Porto.
- » **Objetivo:** realizar melhorias no sistema de drenagem das vias internas do Porto de Salvador, de forma que o acúmulo de água, em épocas de chuva, não prejudique a trafegabilidade e, consequentemente, as operações no Porto.
- » **Descrição:** recuperação das canalizações e dos dispositivos responsáveis pelo escoamento da água e constituintes do sistema de drenagem das vias intraporto do Porto de Salvador. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 185).

11.1.1 Resumo – Melhorias Operacionais

No Quadro 27 é apresentado um resumo do Plano de Ações para as Melhorias Operacionais do Porto Organizado de Salvador.

Quadro 27 - Síntese do plano de ações para as melhorias operacionais

Melhorias Operacionais					
	AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO
1	Implantação do sistema Portolog nos portos de Salvador	Porto Organizado de Salvador	Não iniciado	CODEBA/DIP	Médio prazo
2	Fomento à implantação de áreas de apoio logístico portuário (AALP) nos acessos aos portos de Salvador	Porto Organizado de Salvador	Em execução	CODEBA	Médio prazo
3	Monitorar a capacidade de processamento das portarias do complexo portuário	Complexo Portuário	Em execução	CODEBA, Intermarítima, TPC e Ultracargo	Ação contínua
4	Melhorias no sistema de drenagem das vias intraporto do Porto Organizado de Salvador	Porto Organizado de Salvador	Não iniciado	CODEBA/DIP	Curto prazo

11.2 INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS

A seguir são descritos os investimentos em capacidade de infraestrutura.

AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE DO TECON SALVADOR – 1^a FASE



- » **Justificativa:** conforme analisado na seção 3.1.3.2 Capacidade Portuária, caso a capacidade de cais para contêineres se mantenha constante, é previsto déficit no Porto de Salvador a partir de 2020. Portanto, é necessária a expansão do Tecon Salvador para manter a competitividade do Terminal.
- » **Objetivo:** ampliar a capacidade de cais para a movimentação de contêineres no Porto de Salvador e atender o crescimento da demanda.
- » **Descrição:** de acordo com o projeto de expansão do Tecon Salvador, caracterizado na seção 3.1.2.2, na primeira fase será possibilitado o atendimento a três embarcações simultaneamente, através da ampliação do cais Água de Meninos para 800 metros de comprimento acostável e da aquisição de novos equipamentos que possibilitarão um incremento na produtividade média. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 186-187).

AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE DO TECON SALVADOR – 2^a E 3^a FASES



- » **Justificativa:** considerando a configuração atual dos pátios de contêineres do Porto de Salvador, é previsto déficit de capacidade de armazenagem, em relação à demanda projetada. Com isso, é necessária a expansão das áreas de armazenagem, a fim de solucionar esse provável déficit.
- » **Objetivo:** ampliar a capacidade de armazenagem de contêineres no Porto de Salvador.
- » **Descrição:** uma vez que, por três anos consecutivos, a movimentação alcance 90% da capacidade estabelecida na primeira fase de ampliação, será executada a

segunda fase, na qual, de acordo com o EVTEA do projeto de ampliação do Tecon Salvador, a retroárea existente será pavimentada para que possa ser utilizada como área de armazenagem para contêineres. No momento em que, novamente por três anos consecutivos, a movimentação atingir 90% da capacidade do Terminal após a segunda fase de ampliação, será iniciada a terceira fase. Esta última etapa consiste no aterro da área entre o cais Água de Meninos e o novo pátio de contêineres, aumentando a capacidade estática de armazenagem do Tecon Salvador. Também nesta última fase, será devolvida à CODEBA a área pavimentada que foi utilizada como pátio na segunda fase. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 187).

ALARGAMENTO E OBRAS DE REFORÇO DO CAÍS DO BERÇO 203



- » **Justificativa:** Será realizada obra de reforço e ampliação de cais no trecho do berço 203, para melhorar as capacidades e garantir maior segurança no curto prazo.
- » **Objetivo:** garantir os limites operacionais, melhorar as capacidades operacionais e aumentar o nível de segurança.
- » **Objetivo:** garantir os limites operacionais, melhorar as capacidades operacionais e aumentar o nível de segurança.
- » **Descrição:** Adicionar um trecho de cais adicional de 11,45 metros que somados ao trecho atual de 17,40 metros resulta em um cais total de aproximadamente 29 metros.

ALARGAMENTO E OBRAS DE REFORÇO DO CAÍS DOS BERÇOS 204 e 205



- » **Justificativa:** Será realizada obra de reforço e ampliação de cais no trecho do berço 204 E 205, para melhorar as capacidades e garantir maior segurança no médio prazo.
- » **Objetivo:** garantir os limites operacionais, melhorar as capacidades operacionais e aumentar o nível de segurança.
- » **Descrição:** Adicionar um trecho de cais adicional por todo o trecho restante, até próximo o berço 300.

ALARGAMENTO E OBRAS DE REFORÇO DO CAÍS DO BERÇO 201



- » **Justificativa:** Será realizada obra de reforço e ampliação de cais no trecho do berço 201, para melhorar as capacidades e garantir maior segurança no médio prazo.
- » **Objetivo:** garantir os limites operacionais, melhorar as capacidades operacionais e aumentar o nível de segurança.
- » **Descrição:** Adicionar um trecho de cais adicional por todo o trecho restante, até próximo o berço 202.

11.2.1 Resumo – Investimentos Operacionais

No Quadro 28 é apresentado um resumo do Plano de Ações para os Investimentos Operacionais do Porto Organizado de Salvador.

Quadro 28 - Síntese do plano de ações para os investimentos operacionais

Investimentos Portuários					
	AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO
1	Ampliação da capacidade do TECON Salvador – 1 ^a fase	Porto Organizado de Salvador	Concluído	TECON Salvador	-
2	Ampliação da capacidade do TECON Salvador – 2 ^a e 3 ^a fase	Porto Organizado de Salvador	Em execução	TECON Salvador	Curto prazo
3	Alargamento e obras de reforço de caís do berço 203	Porto Organizado de Salvador	Não iniciado	CODEBA	Curto prazo
4	Alargamento e obras de reforço de caís dos berços 204 e 205	Porto Organizado de Salvador	Não iniciado	CODEBA	Médio prazo
5	Alargamento e obras de reforço de caís do berço 201	Porto Organizado de Salvador	Não iniciado	CODEBA	Médio prazo

Fonte: Elaborado a partir das informações de Brasil (2018a).

11.3 ACESSOS AO PORTO

A seguir são descritas as ações para melhorias do escoamento, acesso e acessibilidade das cargas às instalações que foram aprovados pela ANTAQ e pela SNPTA e que constam no Plano Mestre.

IMPLEMENTAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO OESTE (SVO)



- » **Justificativa:** os municípios de Itaparica e Vera Cruz, ambos localizados na Ilha de Itaparica, pertencem à Região Metropolitana de Salvador, porém não possuem ligação direta com a capital baiana. Atualmente, a única conexão entre a Ilha de Itaparica e o continente ocorre através da Ponte do Funil, na BA-001. Assim, para acesso ao Porto de Salvador, há necessidade de utilizar a BR-324, a qual apresenta grande concentração de veículos urbanos.
- » **Objetivo:** escoar o fluxo de veículos que se concentram na BR-324 para as regiões sul e oeste do estado, melhorando as condições logísticas da região. **Descrição:** construção de uma ponte conectando o município de Salvador à Ilha de Itaparica e realização de diversas intervenções nas rodovias BA-001, BR-420, BA-046 e BR-242. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 189).

CONCLUSÃO DAS OBRAS DE DUPLICAÇÃO DAS RODOVIAS BR-101 E BR-116



- » **Justificativa:** as obras de duplicação da BR-101 e de trechos da BR-116 já foram iniciadas, contudo, nos cenários futuros, caso essas obras não sejam concluídas, as condições de trafegabilidade serão instáveis nessas rodovias.

- » **Objetivo:** concluir as obras que visam aumentar a capacidade da via e melhorar a fluidez do tráfego, prezando pela segurança e promovendo velocidade operacional adequada.
- » **Descrição:** implantação de segunda faixa em trechos de pista simples das rodovias BR-101 e BR-116, além da restauração de pistas existentes, com pavimentação de vias marginais e construção de passeios, ciclovias, viadutos, pontes e passarelas. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 190).

FOMENTO AO AUMENTO DA CAPACIDADE DAS RODOVIAS DA HINTERLÂNDIA E DO ENTORNO PORTUÁRIO



- » **Justificativa:** os trechos das rodovias BR-242, BR-101, BR-324, BR-110, BA-524 e BA-093, considerados na hinterlândia do Complexo Portuário, apresentam, atualmente, segmentos em pista simples, os quais, no cenário futuro de demanda de tráfego, apontaram condições instáveis de trafegabilidade, com níveis de serviço variando entre D e F. O trecho da rodovia BR-324, considerado no entorno portuário, apresenta segmentos em pista dupla, cujo LOS D é atingido em meados de 2045 e LOS F em meados de 2060, este último indicando que a demanda superará a capacidade da rodovia provocando congestionamentos.
- » **Objetivo:** fomentar o aumento da capacidade das vias e melhorar a fluidez do tráfego, prezando pela segurança e promovendo velocidade operacional adequada.
- » **Descrição:** criação de um grupo de trabalho para discutir ações voltadas à implantação de segunda faixa em trechos de pista simples e terceira faixa em trechos de pista dupla, além da restauração das pistas existentes. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 190-191).

FOMENTO À REALIZAÇÃO DE MELHORIAS NA INFRAESTRUTURA DO TÚNEL E DO VIADUTO DA VIA EXPRESSA BAÍA DE TODOS-OS-SANTOS



- » **Justificativa:** atualmente, tanto o pavimento, como as sinalizações e a iluminação do túnel de acesso ao Porto de Salvador encontram-se em condições ruins de conservação. Além disso, apesar do fluxo constante de veículos com destino ao Porto, o túnel e o viaduto, localizado após o túnel, são constituídos de pista simples e não possuem acostamento.
- » **Objetivo:** fomentar a realização de obras de manutenção e o aumento da capacidade do túnel e do viaduto para melhorar a fluidez do tráfego, prezando pela segurança e promovendo velocidade operacional adequada. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 191).

11.3.1 Resumo – Acessos ao Porto

No Quadro 29 é apresentado um resumo das ações para os Acessos ao Porto Organizado de Salvador.

Quadro 29 - Síntese das ações para os acessos

Acesso ao Porto					
	AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO
1	Implantação do Sistema Viário Oeste (SVO)	Porto Organizado de Salvador	Não iniciado	Governo do Estado da Bahia, CODEBA e SNPTA/MINFRA	Longo prazo
2	Conclusão das obras de duplicação das rodovias BR-101 e BR-116	Complexo Portuário	Em execução	DNIT e Concessionária Via Bahia	Médio prazo
3	Fomento ao aumento da capacidade das rodovias da hinterlândia e do entorno portuário	Complexo Portuário	Não iniciado	CODEBA, DNIT e concessionárias Via Bahia e Bahia Norte	Médio prazo
4	Fomento à realização de melhorias na infraestrutura do túnel e do viaduto da Via Expressa Baía de Todos-os-Santos	Porto Organizado de Salvador	Em execução	DNIT	Curto prazo

Fonte: Elaborado a partir das informações de Brasil (2018a).

11.4 GESTÃO PORTUÁRIA

A seguir são descritas as ações da Autoridade Portuária e de seu relacionamento com outras instituições do setor que visam promover melhorias e eficiência ao complexo portuário e que constam no Plano Mestre.

FINALIZAÇÃO DA IMPLANTAÇÃO DO PMGP NA CODEBA



- » **Justificativa:** está sendo implantado na CODEBA o Programa de Modernização da Gestão Portuária (PMGP) da Secretaria Nacional de Portos, pelo qual também será reestruturado o organograma da Autoridade Portuária, contemplando o Setor de Gestão Ambiental e outras melhorias gerenciais.
- » **Objetivo:** adequar e aprimorar a gestão da CODEBA por meio da implantação do PMGP.
- » **Descrição:** finalização da contratação de consultoria especializada, planejamento e implantação das práticas que compõem o PMGP. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 193).

REGULARIZAÇÃO DOS CONTRATOS DE ARRENDAMENTO E DE CESSÃO DE USO DE ÁREA NOS PORTOS DE SALVADOR



- » **Justificativa:** identificou-se que no porto de Salvador existem alguns contratos de arrendamentos e de cessão de uso de área que estão vencidos e sob liminar.

- » **Objetivo:** regularizar os contratos e atualizar os valores cobrados sobre a exploração de áreas por terceiros mediante arrendamento ou contrato de uso de áreas.
- » **Descrição:** finalização e resolução dos processos jurídicos em andamento sobre os contratos de arrendamento e de cessão de uso de área vencidos e sob liminar. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 193-194).

ARRENDAMENTO DE ÁREAS NOS PORTOS DE SALVADOR



- » **Justificativa:** identificou-se que o porto de Salvador dispõe de áreas operacionais arrendáveis.
- » **Objetivo:** otimizar a utilização do espaço portuário e aumentar a arrecadação da CODEBA.
- » **Descrição:** licitação e arrendamento das áreas disponíveis, precedidas de um estudo de vocação dessas áreas a ser realizado por parte da Autoridade Portuária e inserido PDZ do Porto de Salvador. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 194).

IMPLEMENTAÇÃO DE UM PLANEJAMENTO COMERCIAL DA AUTORIDADE PORTUÁRIA



- » **Justificativa:** observou-se que a CODEBA não possui um planejamento estruturado para orientar sua atuação comercial e atrair novas cargas para os portos de Salvador.
- » **Objetivo:** aprimorar a atuação comercial da CODEBA por meio de um plano que possibilite a identificação das oportunidades comerciais as serem exploradas e a definição das ações a serem executadas.
- » **Descrição:** desenvolvimento e implementação, por parte da Diretoria de Desenvolvimento e Gestão Comercial da CODEBA, de um Plano Comercial para orientar a atuação da Autoridade Portuária nessa área. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 194).

IMPLANTAÇÃO DE UMA SISTEMÁTICA DE CUSTEIO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA



- » **Justificativa:** a CODEBA não possui um sistema de custeio implantado. Desse modo, não é possível mensurar a representatividade dos custos de cada serviço e de cada setor nos gastos totais da Autoridade Portuária.
- » **Objetivo:** implantar uma sistemática de custeio que possa auxiliar na redução de gastos excessivos e na realização de ações que promovam uma alocação eficiente dos recursos da CODEBA.
- » **Descrição:** estruturação e implantação de um sistema de custos de setores e serviços. A forma, as etapas e o cronograma para esta ação devem ser definidos no PDZ do Porto de Salvador. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 194-195).

BUSCA DE EQUILÍBRIO ENTRE AS RECEITAS TARIFÁRIAS E PATRIMONIAIS DA AUTORIDADE PORTUÁRIA



- » **Justificativa:** observa-se uma dependência da CODEBA em relação às receitas tarifárias, as quais são influenciadas pela movimentação dos portos, fator exógeno e além do poder de decisão e gestão da Autoridade Portuária.
- » **Objetivo:** buscar maior equilíbrio entre receitas tarifárias e patrimoniais, evitando inseguranças quanto às receitas futuras.

- » **Descrição:** realização e implementação de um planejamento que vise ampliar e fomentar as diversas fontes de receita da Autoridade Portuária. A forma, as etapas e o cronograma de implementação desta ação devem ser definidos no PDZ do Porto de Salvador. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 195).

DESENVOLVIMENTO E IMPLEMENTAÇÃO DE UM PLANEJAMENTO DE RECURSOS HUMANOS NA CODEBA



- » **Justificativa:** a maioria dos funcionários da CODEBA possui entre 40 e 60 anos e o percentual de evasão do concurso realizado pela Autoridade Portuária, em 2015, situou-se entre 40% e 50%.
- » **Objetivo:** buscar a atração e a retenção de novos colaboradores para a empresa, visando manter um quadro de pessoal estável e reduzir o índice de rotatividade de pessoal da Companhia, melhorando assim a gestão do conhecimento da CODEBA.
- » **Descrição:** realização e implementação de um planejamento com instrumentos que visem capacitar os funcionários da Companhia e mantê-los na empresa. A forma, as etapas e o cronograma de implementação desta ação devem ser definidos nos PDZs dos portos de Salvador. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 195).

DESENVOLVIMENTO E INTEGRAÇÃO DAS FERRAMENTAS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO NA CODEBA



- » **Justificativa:** a CODEBA possui um ERP implementado, cujos módulos disponíveis e parcialmente integrados são o de compras, contratos, folha de pagamento, patrimônio, almoxarifado, contas a pagar, contas a receber, tesouraria, custos, contabilidade, processos jurídicos, orçamento e licitação. Além disso, utiliza o sistema de gestão portuária Openport, nas funções relacionadas à operação.
- » **Objetivo:** integrar as ferramentas de tecnologia da informação, incluindo os módulos de operação, comercial, administrativo-financeiro e gerencial, disponíveis na CODEBA de forma a gerar ganhos de produtividade.
- » **Descrição:** realização e implementação de um planejamento de tecnologia da informação com vistas a integrar e desenvolver suas funcionalidades, a fim de aumentar a produtividade. A forma, as etapas e o cronograma de implementação desta ação devem ser definidos nos PDZs dos portos de Salvador. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 196).

ANTECIPAÇÃO DA DEVOLUÇÃO DA ÁREA DE PATRIMÔNIO DA CODEBA QUE ESTÁ CEDIDA À SEINFRA-BA

- » **Justificativa:** A área fazia parte da APO de Salvador, e é onde está localizado o Terminal São Joaquim de ferryboat, Armazém 10 e terrenos adjacentes. Na última atualização da APO, esta área ficou fora da delimitação da poligonal a partir do Decreto de 3 de junho de 2015, pois foi cedido ao SEINFRA-BA através do Contrato de Cessão de Uso Não Onerosa, número 001/2015, celebrada em 17/06/2015 com vencimento em 16/06/2035, com duração de 20 anos renováveis pelo mesmo prazo.

- » **Objetivo:** Aumento da capacidade portuária com a devolução da área e reincorporação à APO.
- » **Descrição:** Negociação junto à SEINFRA-BA para devolução da respectiva área.

11.4.1 Resumo – Gestão Portuária

No Quadro 30 é apresentado um resumo das ações de Gestão Portuária do Porto Organizado de Salvador.

Quadro 30 - Síntese das ações de gestão portuária

Gestão Portuária					
	AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO
1	Finalização da implantação do PMGP na CODEBA	CODEBA	Concluído	CODEBA e SNPTA/MINFRA	-
2	Regularização dos contratos de arrendamento e de cessão de uso de área nos portos de Salvador	Porto Organizado de Salvador	Em execução	CODEBA e SNPTA/MINFRA	Curto prazo
3	Arrendamento de áreas ociosas nos portos de Salvador	Porto Organizado de Salvador	Em execução	CODEBA e SNPTA/MINFRA	Curto prazo
4	Implementação de um planejamento comercial da Autoridade Portuária	CODEBA	Concluído	CODEBA	-
5	Implantação de uma sistemática de custeio da Autoridade Portuária	CODEBA	Em execução	CODEBA	Médio prazo
6	Busca de equilíbrio entre as receitas tarifárias e patrimoniais da Autoridade Portuária	CODEBA	Em execução	CODEBA	Médio prazo
7	Desenvolvimento e implementação de um planejamento de recursos humanos na CODEBA	CODEBA	Em execução	CODEBA	Médio prazo
8	Desenvolvimento e integração das ferramentas de tecnologia da informação na CODEBA	CODEBA	Em execução	CODEBA	Médio prazo
9	Antecipação da devolução da área de patrimônio da CODEBA que está cedida a SEINFRA-BA	Porto Organizado de Salvador	Em execução	CODEBA e SEINFRA-BA	Curto Prazo

Fonte: Elaborado a partir das informações de Brasil (2018a).

11.5 MEIO AMBIENTE

A seguir são descritas as ações relacionadas ao meio ambiente, abordando sistemas de gestão, programas, projetos e licenciamentos que constam no Plano Mestre.

IMPLEMENTAÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO AMBIENTAL E DE SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO

- » Justificativa:** uma das diretrizes da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) é a implementação das agendas ambientais portuárias e o estabelecimento e execução do Sistema de Gestão Ambiental (SGA), colocando os portos em condições de obterem certificados internacionais e atenderem às demandas ambientais. Além disso, a Portaria nº 104 de 2009 da SNP (BRASIL, 2009) dispõe sobre a criação de um Setor de Gestão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho nos portos e terminais marítimos. Nesta Portaria, consta a elaboração, a implementação e a manutenção de um Sistema de Gestão Integrada de Meio Ambiente, Saúde e Segurança (SGI) através do Setor de Gestão Ambiental. O Porto de Ilhéus ainda não possui SGA implementado.
- » Objetivo:** realizar os estudos e ações relacionados à gestão socioambiental, especialmente no âmbito do licenciamento ambiental, bem como aqueles ligados aos monitoramentos, controles e ações decorrentes da implementação de programas ambientais e relativos à segurança e saúde no trabalho.
- » Descrição:** consolidação do Setor de Gestão Ambiental responsável pela elaboração de um Sistema de Gestão Integrada de Meio Ambiente, Saúde e Segurança (SGI), estruturando-os de acordo com os referenciais da ISO 14001 e da OSHA 18001, conforme previsto na Portaria 104/2009 da SNP (BRASIL, 2009). (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 197).

DAR CONTINUIDADE AO PROCESSO DE REGULARIZAÇÃO AMBIENTAL DOS PORTOS ORGANIZADOS DE SALVADOR

- » Justificativa:** a partir da publicação do Decreto nº 4.340/2002 (BRASIL, 2002), todos os empreendimentos já implantados antes do decreto, e que não tenham LO, deverão iniciar o processo de regularização ambiental junto ao órgão licenciador competente. A regularização ambiental dos Portos Organizados de Salvador se iniciou em 2002 e 2001, respectivamente, junto ao Ibama, e ainda se encontra em andamento. Com a mudança durante o processo de regularização (que passou do Ibama – Salvador para o Ibama – Brasília), as diretrizes do processo ainda estão sendo ajustadas de forma que os planos e programas ambientais e de atendimento a emergências ainda não foram definidos.
- » Objetivo:** dar continuidade ao processo de regularização ambiental dos Portos Organizados de Salvador, a fim de receber a Licença de Regularização de Operação (LRO).
- » Descrição:** elaboração do RCA e do PCA para o Porto de Salvador, conforme o Parecer nº 004702/2013 do Ibama. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 197-198).

DAR CONTINUIDADE ÀS PRÁTICAS PREVISTAS NOS CRONOGRAMAS DOS PGRS DOS PORTOS DE SALVADOR

- » Justificativa:** os Programas de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS) do porto de Salvador está em fase de atualização. Além disso, consta os programas atividades como a compra de equipamentos para o gerenciamento de resíduos, contratação de empresas para destinação de resíduos de acordo com suas classificações, construção de área de armazenamento temporário e palestras e treinamentos para funcionários.

- » **Objetivo:** dar prosseguimento aos calendários de atividades dos PGRS dos portos de Salvador.
- » **Descrição:** executar as ações propostas nos programas supracitados e estabelecer novas metas de realização de atividades buscando a melhoria contínua na redução de geração de resíduos e, por conseguinte, na disposição final adequada. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 198).

AVALIAR A POSSIBILIDADE DE ELABORAÇÃO DE ESTUDOS COMPLEMENTARES VISANDO MINIMIZAR O RISCO DE ATROPELAMENTO E COLISÕES COM CETÁCEOS



- » **Justificativa:** os monitoramentos de avistamento de cetáceos nos portos de Salvador identificaram rotas passíveis de ocorrência de colisões entre embarcações e cetáceos, principalmente baleias jubarte.
- » **Objetivo:** elaborar estudos complementares visando implementação de programas de proteção aos cetáceos avistados na região.
- » **Descrição:** elaborar estudos complementares aos monitoramentos de cetáceos já realizados com o **Objetivo** de identificar os impactos da atividade portuária às baleias jubarte, bem como a necessidade de implementar programas que visam minimizar tais impactos, como colisões e atropelamento dos animais. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 198).

DAR CONTINUIDADE À IMPLEMENTAÇÃO DOS PLANOS DE EMERGÊNCIA, SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO NOS PORTOS ORGANIZADOS E ÀS AÇÕES DO ACORDO DE COOPERAÇÃO Nº 001/2016

- » **Justificativa:** a CODEBA informou que está em fase de contratação de empresa responsável pela elaboração dos planos de emergência, saúde e segurança do trabalho dos portos de Salvador.
- » **Objetivo:** elaborar e implementar os programas de emergências, saúde e segurança ainda faltantes no Porto Organizado de Salvador e manter as ações previstas no Acordo de Cooperação nº 001/2016.
- » **Descrição:** implementar os planos de emergência, saúde e segurança do trabalho do porto de Salvador conforme prevê a legislação e dar continuidade à agenda de treinamentos e sensibilização da comunidade circunvizinha conforme com o estabelecido no Acordo de Cooperação nº 001/2016.

11.5.1 Resumo – Meio ambiente

No Quadro 31 é apresentado um resumo das ações de Meio Ambiente do Porto Organizado de Salvador.

Quadro 31 - Síntese das ações de meio ambiente

Meio-Ambiente					
	AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO
1	Implementação do Sistema de Gestão Ambiental e de segurança e saúde no trabalho	Porto Organizado de Salvador	Em execução	CODEBA	-
2	Dar continuidade ao processo de regularização ambiental do Porto Organizado de Salvador	Porto Organizado de Salvador	Em execução	CODEBA e Ibama	-
3	Dar continuidade às práticas previstas nos cronogramas dos PGRS do Porto Organizado de Salvador	Porto Organizado de Salvador	Em execução	CODEBA / DIP	Ação contínua
4	Dar continuidade à implementação dos planos de emergência, segurança e saúde no trabalho nos Portos Organizados	Porto Organizado de Salvador	Em execução	CODEBA	Ação contínua

Fonte: Elaborado a partir das informações de Brasil (2018a).

11.6 PORTO-CIDADE

A seguir são descritas as ações que envolvem o relacionamento da Autoridade Portuária com outras organizações, entidades, equipamentos públicos e a legislação urbana.

FOMENTO E PARTICIPAÇÃO NO PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SALVADOR



- » **Justificativa:** a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Urbana Nacional define, no artigo 24, que todos os municípios acima de 20.000 habitantes devem ter um Plano de Mobilidade. Dessa forma, a participação da CODEBA como representante desta atividade no instrumento de legislação referente à organização do trânsito, mostra-se um meio efetivo para a busca do melhor atendimento de suas demandas e contemplação da atividade portuária nos instrumentos de gestão e planejamento do território. Assim, a participação na elaboração e desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana de Salvador torna-se um meio para a criação de uma unidade nas diretrizes do documento a fim de possibilitar a integração entre o planejamento territorial do município de Salvador e a atividade portuária.
- » **Objetivo:** integrar os diferentes entes envolvidos no processo, como a Prefeitura, os TUPs, a Autoridade Portuária e a população, permitindo que o Plano de Mobilidade Urbana de Salvador concilie as necessidades da cidade e da atividade portuária aos usos e dimensões de vias, e demais instâncias previstas nessa legislação, de forma a conciliar as condições de trânsito nas áreas da cidade e do porto, e nas relações de fluxo entre eles.
- » **Descrição:** presença dos entes envolvidos na atividade portuária nos encontros e audiências públicas com engajamento na elucidação dos interesses e proposição de soluções de conciliação entre os diferentes usos e atividades do Porto frente aos instrumentos legislativos. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 199-200).

FORTALECIMENTO DA COMUNICAÇÃO E AÇÕES CONJUNTAS ENTRE A AUTORIDADE PORTUÁRIA, EMPRESAS PRIVADAS E O PODER PÚBLICO



- » **Justificativa:** a visão compartilhada, o diálogo e as ações integradas no espaço da cidade podem beneficiar o desenvolvimento das localidades do Complexo Portuário de Salvador, assim como da atividade portuária, promovendo condições para futuras expansões portuárias, possíveis realocações e futuros projetos de revitalização que interessem à cidade e ao Complexo Portuário, e possibilitando, inclusive, a mitigação de impactos gerados pela atividade portuária nas áreas circundantes referentes aos usos urbanos, bem como um desenvolvimento portuário mais livre das interferências de mesmo caráter.
- » **Objetivo:** realizar projetos e ações que beneficiem o Complexo Portuário, a partir da integração com o Poder Público, como a participação nos processos de atualização da legislação de planejamento e gestão do território, de adequação de usos previstos nos projetos em estudo, em ações de revitalização urbana e em obras de infraestrutura urbana e viária, viabilizando a expansão portuária e a promoção de benfeitorias no espaço de interface entre o porto e a cidade.
- » **Descrição:** a criação de grupos de trabalho e espaços de discussões para a elaboração e o desenvolvimento de ações conjuntas entre os diferentes entes envolvidos na atividade portuária e representantes do poder público. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 200-201).

ACOMPANHAMENTO, FOMENTO E REALIZAÇÃO DE INICIATIVAS SOCIOAMBIENTAIS COM AS COMUNIDADES NO ENTORNO DO COMPLEXO PORTUÁRIO



- » **Justificativa:** a aproximação do porto com a população residente no seu entorno é essencial para uma relação harmoniosa, bem como para a mitigação de impactos gerados pela atividade portuária. No caso das cidades que abrigam o Complexo Portuário de Salvador, essa condição se faz bastante presente em virtude da existência de diversos núcleos de comunidades tradicionais. É notável o número de comunidades quilombolas, bem como de comunidades ribeirinhas em virtude da proximidade do mar e demais cursos d'água, como a Ilha de Maré, além da proximidade dos terminais com áreas de alta consolidação urbana, como no caso do Porto de Salvador. Essas iniciativas devem abranger aspectos de cidadania, educação, meio ambiente, saúde, segurança e incentivo à cultura e podem incidir sobre diferentes impactos, como na condição de vida da população, no estímulo à preservação dos saberes tradicionais, no acesso ao emprego e à renda e na atividade pesqueira.
- » **Objetivo:** dar continuidade, acompanhar o andamento e realizar iniciativas e ações que qualifiquem a relação socioambiental do Complexo com a população do seu entorno.
- » **Descrição:** realização de projetos, programas e iniciativas em prol das comunidades do entorno, que envolvam os segmentos de educação, meio ambiente, saúde, turismo, cultura e cidadania. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 202).

BUSCAR O ALINHAMENTO DO PLANO SALVADOR 360 COM A ATIVIDADE PORTUÁRIA



- » **Justificativa:** o Plano Salvador 360 consiste em um projeto de revitalização da cidade de Salvador como um todo, em diversas frentes de atuação. Algumas delas se relacionam diretamente com a atividade portuária, em virtude de sua

proximidade de localização, do caráter da ação, e das intervenções previstas em projeto. Assim, torna-se relevante a atuação da CODEBA no desenvolvimento e implementação dos projetos, de forma que se torne clara a postura do Porto e o modo como as ações e os projetos podem contribuir para o desenvolvimento desta atividade.

- » **Objetivo:** contribuição e envolvimento da CODEBA no desenvolvimento, realização e execução dos projetos de revitalização previstos no Plano Salvador 360.
- » **Descrição:** a viabilização de meios de participação, como a possível criação e grupos de trabalho para o desenvolvimento das ações já lançadas, bem como a criação de novas propostas de intervenção. (BRASIL, 2018b, v. 2, p. 203).

11.6.1 Resumo – Porto-cidade

No Quadro 32 é apresentado um resumo das ações que envolvem a relação Porto-Cidade do Porto Organizado de Salvador.

Quadro 32 - Síntese das ações que envolvem a relação porto-cidade

Porto-Cidade					
	AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO
1	Fomento e participação no processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Salvador	Porto Organizado de Salvador, TPC e TUP Gerdau	Em execução	CODEBA, Prefeitura Municipal de Salvador, terminais arrendados e TUPs	Médio prazo
2	Fortalecimento da comunicação e ações conjuntas entre a Autoridade Portuária, empresas privadas e o Poder Público	Complexo Portuário	Em execução	CODEBA, Prefeitura Municipal de Salvador, Prefeitura Municipal de Candeias, Prefeitura Municipal de Madre de Deus, Governo do Estado da Bahia	Ação contínua
3	Acompanhamento, fomento e realização de iniciativas socioambientais com as comunidades no entorno do Complexo Portuário	Complexo Portuário	Em execução	CODEBA, terminais arrendados e TUPs	Ação contínua
4	Buscar o alinhamento do Plano Salvador 360 com a atividade portuária	Porto Organizado de Salvador	Em execução	CODEBA e Prefeitura Municipal de Salvador	Curto prazo

Fonte: Elaborado a partir das informações de Brasil (2018a).

11.7 INICIATIVAS ESTRATÉGICAS

As iniciativas, ações e investimentos que constam nesta seção contemplam o Planejamento Estratégico da CODEBA que faz parte do Projeto de Modernização da Gestão Portuária (PMGP) e outros projetos de investimentos mais recentes que fazem parte do Programa de Parcerias de Investimentos - PPI.

A seguir são apresentados os Quadros 33, 34, 35 e 36 com um resumo dessas iniciativas, ações e investimentos, seguindo a metodologia consagrada de planejamento estratégico denominada de *Balanced Score Card*, estruturada em quatro dimensões: financeira, clientes, processo e aprendizado e conhecimento. Também apresenta os objetivos estratégicos, indicadores, iniciativas e responsáveis.

Quadro 33 - Síntese das ações e investimentos – dimensão financeira

DIMENSÃO FINANCEIRA			
Objetivo Estratégico	Indicadores	Iniciativas	Responsável pela Iniciativa
Garantir a sustentabilidade financeira do negócio	Rentabilidade do negócio	Revisão dos processos de planejamento e de execução orçamentária Elaboração de norma sobre o tema	DAF
	Retorno sobre o capital	Revisão dos processos de planejamento e de execução orçamentária Elaboração de norma sobre o tema	DAF
Otimizar os resultados financeiros	Produtividade per capita	Revisão dos processos de planejamento e de execução orçamentária Elaboração de norma sobre o tema	DAF
	Execução do orçamento de investimentos	Revisão dos processos de planejamento e de execução orçamentária Elaboração de norma sobre o tema	DAF

Fonte: Elaboração dos autores, 2021.

Quadro 34 - Síntese das ações e investimentos – dimensão clientes

DIMENSÃO CLIENTES			
Objetivo Estratégico	Indicadores	Iniciativas	Responsável pela Iniciativa
Otimizar comunicação interna e externa	Crescimento do nível de interesse do público externo	Revisão dos processos e produtos de comunicação	DPR
	Crescimento do nível de interesse e informação do público interno	Revisão dos processos e produtos de comunicação	DPR
Adequar capacidade instalada de infraestrutura ao mercado	Execução do plano de manutenção	Serviços de substituição da manta asfáltica e a troca de revestimento cerâmico da cobertura do prédio da alfândega localizado no município de Salvador - Bahia.	DIP
		Recuperação dos pisos dos armazéns. Salvador	DIP
		Recuperação dos telhados, calhas e conduítes dos armazéns. Salvador	DIP
		Aquisição de material para obra de manutenção do Porto Organizado de Salvador	DIP
		Embrechamento do cais do Porto Organizado de Salvador	DIP
		Manutenção dos pavimentos do Porto de Salvador	DIP
	Exploração de áreas operacionais disponíveis	Elaboração/atualização de EVTEAS e outros estudos.	DERM
		Participação em eventos do setor de infraestrutura e logística.	DERM
	Exploração de áreas não afetas disponíveis	Realizar avaliação patrimonial das áreas e instalações não afetas	DERM/DAF
	Utilização da capacidade instalada	Alargamento do cais no berço 203	DIP
		Pintura interna e externa dos armazéns. Salvador	DIP
		Recuperação dos vidros e telas dos armazéns. Salvador	DIP
		Melhoria na iluminação das áreas operacionais/galpões de armazenamento - Salvador	DIP
		Alargamento do cais nos berços 204 e 205	DIP
		Pavimentação da área IX do PDZ de Salvador	DIP
		Pavimentação do piso da área X do PDZ de Salvador	DIP
		Pavimentação do piso do cais do Porto Organizado de Salvador	DIP
		Pavimentação da área XI do PDZ de Salvador	DIP
		Alargamento do cais no berço 201	DIP
		Dragagem de aprofundamento para -14 m, com utilização dos sedimentos para recuperar as praias do norte	DIP

DIMENSÃO CLIENTES			
Objetivo Estratégico	Indicadores	Iniciativas	Responsável pela Iniciativa
Otimizar resultados de políticas tarifárias	Índice de autossuficiência tarifária	Metodologia para política tarifária e gestão de custos por atividade	DERM

Fonte: Elaboração dos autores, 2021.

Quadro 35 - Síntese das ações e investimentos – dimensão processo

DIMENSÃO PROCESSOS			
Objetivo Estratégico	Indicadores	Iniciativas	Responsável pela Iniciativa
Melhorar a gestão ambiental, de saúde e de segurança do trabalho	Índice de gestão ambiental, saúde e segurança do trabalho	Adequação do esgotamento sanitário e drenagem pluvial no Porto Organizado de Salvador	DIP
			DIP
	Taxa de prevenção de acidentes dos trabalhadores portuários avulsos, nas operações portuárias em áreas públicas	Melhoria na iluminação das áreas operacionais do Porto Organizado de Salvador	DIP
		Reestruturação das redes elétricas internas e subestações	DIP
		Reestruturação das redes elétricas internas e subestações - Salvador	DIP
		Retirada de resíduos oleosos: Porto Organizado de Salvador	DIP
Promover a regularização perante as legislações de meio ambiente e segurança do trabalho	Índice de conformidade ambiental		
Aumentar o índice de governança corporativa	Obtenção de licença de operação (LO)	Mitigação de todas pendências e apresentação de todos planos e programas ambientais no âmbito do processo; Fomento e cobrança junto ao Ibama.	DIP
Promover a modernização tecnológica	Índice de execução do PDTI	Implantação do Plano de Integridade da Codeba Mapeamento dos Risco Institucionais	DPR/GAE
		ERP - Sistema de Gestão Empresarial	DAF
		Infraestrutura datacenter	DAF
		SGP - sistema de gestão portuária	DAF
		Licenças Winpak	DAF
	Índice de adesão aos programas de inteligência logística portuária (automação dos processos portuários)	Aquisição de equipamentos para a dotação e operacionalização do Centro de Controle das Operações Portuárias do PLS - CODEBA	DIP
		Implantação do Sistema VTS - Salvador	DIP
		Melhorias nas instalações de acostagem e de amarras, inclusive embrechamento.	DIP
		Contratação para assessoramento de fiscalização de contratos de arrendamento	DERM
Aumentar a eficiência operacional	Índice de eficiência operacional	Melhorias nas instalações de acostagem e de amarras, inclusive embrechamento.	DIP

DIMENSÃO PROCESSOS			
Objetivo Estratégico	Indicadores	Iniciativas	Responsável pela Iniciativa
Aumentar a eficiência gerencial	Gestão dos contratos de arrendamento	Contratação para assessoramento de fiscalização de contratos de arrendamento	DERM
	Índice de atendimento as notificações de correção de irregularidades (NOCI) expedidas pela ANTAQ	Revisão dos processos de gestão de notificações	GAD
	Proporção de atendimento das notificações emitidas pela ANTAQ a autoridade portuária e nível de reincidência de infrações	Revisão dos processos de gestão de notificações	GAD

Fonte: Elaboração dos autores, 2021.

Quadro 36 - Síntese das ações e investimentos – dimensão aprendizado e conhecimento

DIMENSÃO APRENDIZAGEM E CONHECIMENTO			
Objetivo Estratégico	Indicadores	Iniciativas	Responsável pela Iniciativa
Valorizar pessoas	Índice de satisfação dos colaboradores	Contratação de empresa para realização de pesquisa de clima	DAF
		PQVT - implantação do programa bem-estar	DAF
		Reforma do segundo andar do prédio sede	DIP
	Índice de capacitação	Plano de Capacitação - Valoriza CODEBA	DAF
		Qualificação dos Técnicos das Operações Portuárias	DAF
		Qualificação dos Agentes da Segurança Portuária (Curso de Formação)	DAF
Garantir a segurança dos ativos e das pessoas	Índice de danos patrimoniais	Qualificação dos Agentes da Segurança Portuária (Treinamentos Operacionais)	DAF
		Qualificação dos Agentes da Segurança Portuária (Exercícios Operacionais)	DAF
	Índice de segurança patrimonial	Qualificação dos Agentes da Segurança Portuária (Curso de Capacitação)	DAF
		Recuperação de defensas, flutuantes e escadas - Salvador	DIP
		Confecção de defensas, flutuantes e escadas - Salvador	DIP

		Modernização do sistema de controle de acesso - Salvador	DIP
		Modernização dos equipamentos de controle de acesso -Salvador	DIP
		Modernização dos equipamentos de comunicação - Salvador	DIP
		Modernização do sistema de CFTV - Salvador	DIP
		Aquisição de dois drones (veículos não tripulados ou remotamente pilotado – RPA – Remotely Piloted Aircraft)	DIP
Implantar modelo de gestão orientado a resultados	Gestão por resultados	Implantação de serviços técnicos especializados de suporte a implantação do projeto de modernização da gestão portuária (PMGP) na Codeba.	DPR/GAE

Fonte: Elaboração dos autores, 2021.

Além dos projetos apresentados nos quadros anteriores, vale destacar o projeto que faz parte do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Governo Federal, o Terminal SSD04 e o projeto SSD09.

O Terminal SSD04, no Porto Organizado de Salvador, no estado da Bahia, abrange a área de trinta e quatro mil, quinhentos e dezenove metros quadrados, dedicado à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral.

O SSD09 é um arrendamento de terminal portuário dedicado à movimentação e armazenagem de carga geral. Há a expectativa que o novo terminal alcance ao final do contrato a capacidade estática de 128.663t/ano. Já ocorreu o leilão em agosto de 2020 e a empresa vencedora foi a Intermarítima Portos e Logística S/A. Estas são as informações resumidas do projeto:

Área – 16.707,81 m²;
 Prazo Contratual – 10 anos;
 Receita Bruta Global do Contrato – R\$ 190 milhões;
 Investimento total – R\$ 17,7 milhões;
 Movimentação total – 842,4 mil (t).

REFERÊNCIAS

ABTP. **Cronologia regulatória do sistema portuário brasileiro**. Rio de Janeiro: ABTP, 2015. Disponível em: <http://www.abtp.org.br/>. Acesso em: 25 jan. 2021.

ANTAQ. **Anuário de estatísticas 2020**. Brasília, DF: ANTAQ, 2020. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/ANUARIO/>. Acesso em: 14 maio 2021.

ANTAQ. **Anuário Estatístico Aquaviário 2020**. Brasília, DF: ANTAQ, [2021]. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/ANUARIO/>. Acesso em: 12 jan. 2021.

ANTAQ. **Anuário Estatístico Aquaviário 2020**. Brasília, DF: ANTAQ, [2021]. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/ANUARIO/>. Acesso em: 12 jan. 2021.

ANTAQ. **Glossário de termos**. [Brasília: ANTAQ, 2011]. Disponível em: https://www.google.com/search?q=Gloss%C3%A1rio+Portu%C3%A1rio+da+ANTAQ&rlz=1C1GCEA_enBR905BR905&oq=Gloss%C3%A1rio+Portu%C3%A1rio+da+ANTAQ&aqs=chrome..69i57.634j0j4&souceid=chrome&ie=UTF-8. Acesso em: 08 abr. 2021.

ANTAQ. Resolução n. 3.259, de 30 de janeiro de 2014. Aprova a proposta de norma que regula a exploração de áreas e instalações portuárias no âmbito dos Portos Organizados, a fim de submetê-la a audiência pública. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 30 jan. 2014. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/portalv3/pdfSistema/Publicacao/0000008678.pdf>. Acesso em: 24 jan. 2021.

ANTAQ. Resolução n. 3.274, de 6 de fevereiro de 2014. Aprova a norma que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 07 fev. 2014. Disponível em: https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/30051132/do1-2014-02-07-resolucao-n-3-274-de-6-de-fevereiro-de-2014-30051128. Acesso em: 31 jan. 2022.

ANTAQ. **Resolução n. 7.941, de 13 de agosto de 2020**. Brasília, DF: ANTAG, 2020. Disponível em: <http://sophia.antaq.gov.br/terminal/acervo/detalhe/27102?guid=1580860808541&returnUrl=%2Fterminal%2Fresultado%2Flistar%3Fguid%3D1580860808541%26quantidadePaginas%3D1%26codigoRegistro%3D27102%2327102&i=17>. Acesso em 08 abr. 2021.

ANTAQ. **Resolução Normativa n. 7**. Aprova a Norma que regula a exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão da Administração do Porto, no âmbito dos portos organizados. Brasília, DF: ANTAQ, [2016]. Disponível em: https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/22930159/do1-2016-06-02-resolucao-normativa-n-7-de-31-de-maio-de-2016-22930002; Acesso em: 12 jan. 2021.

BAHIA. Assembleia Legislativa. **Projeto de Lei estadual 22.195/2017**. Salvador: Assembleia Legislativa, 2017. Disponível em: <https://al.ba.gov.br>. Acesso em:

BAHIA. **Decreto Nº 7.595 de 05 de junho de 1999**. Cria a Área de Proteção Ambiental - APA da Baía de Todos os Santos e dá outras providências. Salvador: Governo do Estado, 1999. Disponível em: https://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Decretos/1999/dec_7595_1999_uc_criaaapabaiadetodossantos_ba.pdf. Acesso em: 11 out. 2021.

BAHIA. Lei n. 9.069, de 30 junho de 2016. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador – PDDU 2016 e dá outras providências. Salvador: Câmara Municipal, 2016a. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=330512>. Acesso em: 09 jun. 2021.

BAHIA. Lei n. 9.148, 8 de setembro de 2016. Dispõe sobre o ordenamento do uso e da ocupação do Solo do Município de Salvador e dá outras providências. Salvador: Câmara Municipal, 2016b. Disponível em: <http://www.sucom.ba.gov.br/wp-content/uploads/2016/09/novalouossancionada.pdf>. Acesso em: 09 jun. 2021.

BAHIA. Secretaria de Infraestrutura do Estado. Aviso de solicitação de manifestação de interesse - SMI N° 1/2020. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, seção 3, edição 235, p. 230, 9 dez. 2020. Disponível em: <http://200.187.9.65/sisedi/editais/D-596-1335PW5DNU8NGMW.pdf>. Acesso em: 09 jun. 2021.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil, 1988.** Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 23 jan. 2021.

BRASIL. Decreto n. 3 de junho de 2015. Define a área do Porto Organizado de Salvador, localizado no Município de Salvador, Estado da Bahia. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2015a. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/decreto-s-n-de-03-06-2015-pdf#:~:text=DECRETO%20No%2D%208.462%2C%20DE%203,que%20lhe%20confere%20o%20art>. Acesso em: 24 jan. 2021.

BRASIL. Decreto n. 8.033, de 27 de junho de 2013. Regulamenta o disposto na Lei n. 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2013c. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato20112014/2013/decreto/d8033.htm. Acesso em: 24 jan. 2021.

BRASIL. Decreto n. 9.048, de 10 de maio de 2017. Altera o Decreto no 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei no 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 11 maio 2013a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/decreto/d9048.htm. Acesso em: 24 jan. 2021.

BRASIL. Decreto n. 9.827, de 10 de junho de 2019. Delega competência ao Ministro de Estado da Infraestrutura para definir a área dos portos organizados. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 10 junho 2019. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/D9827.htm. Acesso em: 24 jan. 2021.

BRASIL. Decreto n.67.677, de 30 de nov. de 1970. Decreta a intervenção federal nos serviços e instalações do porto de Salvador, no Estado da Bahia, e dá outras providências, Brasília, DF: Senado Federal, 1970.

BRASIL. Decreto n.77.297, de 15 de mar. de 1976. Dispõe sobre a encampação do Porto de Salvador, no Estado da Bahia, e dá outras providências, Brasília, DF: Senado Federal, 1976. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/499937/publicacao/15825298>. Acesso em: 11 jan. 2021.

BRASIL. Decreto, de 3 de junho de 2015. Define a área do Porto Organizado de Salvador, localizado no Município de Salvador, Estado da Bahia. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2015a. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/decreto-s-n-de-03-06-2015->

pdf#:~:text=DECRETO%20No%2D%208.462%2C%20DE%203,que%20lhe%20confere%20o%20art.
Acesso em: 24 jan. 2021.

BRASIL. Empresa de Planejamento Logístico. **Plano Nacional de Logística**. Disponível em: <https://www.epl.gov.br/plano-nacional-de-logistica-pnl>. Acesso em: 20 dez. 2021.

BRASIL. **Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 09 jun. 2021.

BRASIL. Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 6 jun. 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10233.htm. Acesso em: 24 jan. 2021.

BRASIL. Lei n. 11.314, de 3 de julho de 2006. Altera a Lei no 8.112, de 11 de dezembro de 1990, que dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais, a Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviário e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes [...]. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 4 jul. 2006. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/L11314.htm. Acesso em: 24 jan. 2021.

BRASIL. Lei n. 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 5 jun. 2013. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm. Acesso em: 23 jan. 2021.

BRASIL. **Lei n. 14.047 de 24 de agosto de 2020**. Dispõe sobre medidas temporárias para enfrentamento da pandemia da Covid-19 no âmbito do setor portuário, sobre a cessão de pátios da administração pública e sobre o custeio das despesas com serviços de estacionamento para a permanência de aeronaves de empresas nacionais de transporte aéreo regular de passageiros em pátios da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero)Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2020d. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/lei-n-14.047-de-24-de-agosto-de-2020-273920785> Acesso em: 24 jan. 2021.

BRASIL. Lei n. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico de exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Revogado pela Lei no 12.815, de 2013. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 26 fev. 1993a. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1993/lei-8630-25-fevereiro-1993-363250-publicacaooriginal-1-pl.htm>. Acesso em: 23 jan. 2021.

BRASIL. Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 22 jun. 1993b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8666cons.htm. Acesso em: 23 jan. 2021.

BRASIL. Lei n. 9.277, de 10 de maio de 1996. Autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 13 maio 1996. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9277.htm. Acesso em: 24 jan. 2021.

BRASIL. Lei n. 9.784, de 29 de janeiro de 1999. Regula o processo administrativo no âmbito da administração Pública Federal. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 1 fev. 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9784.htm. Acesso em: 23 jan. 2021.

BRASIL. Lei n. 9.966, de 28 de abril de 2000. Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 29 abr. 2000. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9966.htm. Acesso em: 24 jan. 2021.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Canal do Servidor. **Transportes no Brasil**: síntese histórica. Brasília: Ministério da Infraestrutura, 2014a. Disponível em: <https://canaldoservidor.infraestrutura.gov.br/conteudo/136-transportes-no-brasil-sintese-historica.html>. Acesso em: 26 jan. 2021.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Plano Nacional de Logística Portuária**. Brasília, DF, 07 de março de 2019. [2019b]. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/politica-e-planejamento/politica-e-planejamento/plano-nacional-de-logistica-portuaria-pnlp>. Acesso em: 26 jan. 2021.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Plano Nacional de Logística Portuária**. Brasília, DF, 07 de março

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **PNLP 2019**: plano nacional de logística portuária: diagnóstico. Brasília, DF: Ministério da Infraestrutura, de 2019. Disponível em: <https://antigo.infraestrutura.gov.br/images/2020/03/2.09.pdf>. Acesso em: 09 jun. 2021.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Portaria n. 123, de 21 agosto de 2020**. Institui o Planejamento Integrado de Transportes, que contempla os subsistemas federais rodoviário, ferroviário, aquaviário e aerooviário, e as ligações viárias e logísticas entre esses subsistemas e desses com os sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios Brasília, DF, 21 de agosto de 2020. [2020b]. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-123-de-21-de-agosto-de-2020-273770905>. Acesso em: 26 jan. 2021.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Portaria n. 530, de 13 de agosto de 2019. Estabelece normas para alterações em contratos de arrendamento portuário. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 13 de agosto de 2019a. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-530-de-13-de-agosto-de-2019-210511731>. Acesso em: 25 jan. 2021.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Portaria n. 61, de 10 de junho de 2020. Estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário - Planos Mestres (PM), Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e Plano Geral de Outorgas (PGO). **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 10 de junho de 2020a. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-61-de-10-de-junho-de-2020-261494737>. Acesso em: 25 jan. 2021.

BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Resolução nº 53, de 4 de setembro de 2020. Dispõe acerca da consolidação e atualização das Resoluções da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, conforme normas do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS, da sigla em inglês). **Diário Oficial da União**, Brasília, DF,

08 de setembro de 2020c. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-53-de-4-de-setembro-de-2020-276156332>. Acesso em: 25 jan. 2021.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Download de dados geográficos**. Brasília, DF, [2021]. Disponível em: <http://mapas.mma.gov.br/i3geo/datadownload.htm>. Acesso em: 11 out. 2021.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Plano mestre**: complexo portuário de Salvador e Aratu-Candeias. Brasília, DF: MTPA, 2018a. v. 1. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/vp27v2-pdf>. Acesso em: 12 jan. 2021.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Plano mestre**: complexo portuário de Salvador e Aratu-Candeias. Brasília, DF: MTPA, 2018b. v. 2. Disponível em: http://antigo.infraestrutura.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/planos_mestres/versao_preliminar/vp27v1.pdf. Acesso em: 04 ago. 2021.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Plano mestre**: complexo portuário de Salvador e Aratu-Candeias. Brasília, DF: MTPA, 2018a. v. 1. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/vp27v2-pdf>. Acesso em: 12 jan. 2021.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Portaria n. 574, de 26 de dezembro de 2018. Disciplina a descentralização de competências relacionadas à exploração indireta das instalações portuárias dos portos organizados às respectivas administrações portuárias, e cria o Índice de Gestão da Autoridade Portuária - IGAP. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 26 de dezembro de 2018b. Disponível em: https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/56970431/do1-2018-12-27-portaria-n-574-de-26-de-dezembro-de-2018-56970013. Acesso em: 25 jan. 2021.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Breve histórico sobre a evolução do planejamento nacional de transportes**. [Brasília, DF: Ministério dos Transportes: 19--?]. Disponível em: <https://transportadormineiro.files.wordpress.com/2012/09/historico-do-planejamento-de-transportes.pdf>. Acesso em: 25 jan. 2021.

BRASIL. Receita Federal. Portaria RFB n.3.518, de 30 de setembro de 2011. Estabelece requisitos e procedimentos para o alfandegamento de locais e recintos e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 30 setembro 2011. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=36460&visao=anotado>. Acesso em: 24 jan. 2021.

BRASIL. Secretaria de Portos da Presidência da República. Portaria n. 409, de 27 de novembro de 2014. Regulamenta a exploração direta e indireta de áreas não afetas às operações portuárias em Portos Organizados. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 27 de novembro de 2014b. Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/portaria-n-409-de-27-de-novembro-de-2014-30167318>. Acesso em: 25 jan. 2021.

BRASIL. Secretaria Especial de Portos. **Planos mestres**. Brasília, DF: Secretaria Especial de Portos, [2015]. Disponível em: <http://www.portosdabrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/planos-mestres-sumarios-executivos>. Acesso em: 3 dez. 2015.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **ADPF 316 DF**. Relator: Min. Marco Aurélio, 28 de janeiro de 2014. Disponível em: <https://stf.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/24867104/medida-cautelar-na-arguicao-de-descumprimento-de-preceito-fundamental-adpf-316-df-stf>. Acesso em: 09 jun. 2021.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. **Relatório do modelo de M&T para fiscalização da regulação econômico-financeira do setor portuário**. Brasília DF: [FGV.], 2007.

BRITO, P. **Sistema portuário brasileiro**. Brasília, 2011. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/portalv3/pdf/palestras/InfraestruturaDePortosColombia122011.pdf>. Acesso em: 25 jan. 2021.

BROOKS, M. R.; PALLIS, A. A. Assessing port governance models: process and performance components. **Maritime Policy & Management**, v. 35, n. 4, p. 411–432, 2008.

BROOKS, M.; CULLINANE, K. Introduction. In: Mary R Brooks; Kevin Cullinane. **Devolution, port governance and port performance**. 2007. [S.l.: s.n.]. v. 17. p. 1–15.

CNT. **Painel CNT do transporte**. Brasília, 2021. Disponível em: <https://cnt.org.br/painel-cnt-transporte>. Acesso em: 01 mar. 2021.

CNT. **Pesquisa CNT de Rodovias**. Brasília, DF: CNT, 2019. Disponível em: <https://pesquisarodovias.cnt.org.br/mapas/downloads>. Acesso em: 08 abr. 2021.

CODEBA. **Ata da assembleia geral extraordinária**. Realizada em 18 de junho de 2018. Diário Oficial da União, Brasília, DF, seção 1, ed. 145, 30 jul. 2018. Disponível em: https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/34551458/imprensanacional. Acesso em: 11 mar. 2021.

CODEBA. **Comunidade Portuária**: CODEBA, [2021d]. Disponível em: http://www.codeba.com.br/eficiente/sites/portalcodeba/pt-br/site.php?secao=comunidade_portuaria&numg_categoria=1&sm=. Acesso em: 14 jan. 2021.

CODEBA. **Conselho de Autoridade Portuária dos Portos de Salvador e Aratu-Candeias**. 2014b. Disponível em: http://www.codeba.com.br/eficiente/sites/portalcodeba/pt-br/site.php?secao=cap_aratu_salvador_regimento_interno. Acesso em: 14 jan. 2021.

CODEBA. **História**. Salvador: CODEBA, 2018. Disponível em: http://www.codeba.com.br/eficiente/sites/portalcodeba/pt-br/site.php?secao=institucional_historia. Acesso em: 12 jan. 2021.

CODEBA. **Plano de desenvolvimento e zoneamento do Porto de Ilhéus 2019**. Salvador: CODEBA, [2019a]. Disponível em: <http://www.codeba.com.br/eficiente/repositorio/PDZ/ilheus/12953.pdf>. Acesso em: 12 jan. de 2021.

CODEBA. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Salvador e Aratu-Candeias – 2018**. Salvador: Codeba; Planave S.A., 2018. Disponível em: https://www.codeba.com.br/eficiente/repositorio/PDZ/pdz_completo_2018.pdf. Acesso em: 11 out. 2021.

CODEBA. **Regime Interno do Conselho de Administração da CODEBA**. 2019b. Disponível em: http://www.codeba.com.br/eficiente/sites/portalcodeba/pt-br/site.php?secao=conselho_administracao_regime_interno. Acesso em: 14 jan. 2021.

CODEBA. **Regime Interno do Conselho Fiscal**. 2015b. Disponível em: http://www.codeba.com.br/eficiente/sites/portalcodeba/pt-br/site.php?secao=conselho_fiscal_regimento_interno. Acesso em: 14 jan. 2021.

CODEBA. Regulamento de Exploração dos Portos da CODEBA: Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus. 2021a. Disponível em: <https://www.codeba.com.br/eficiente/repositorio/Codeba/Documentos/Publicacoes/17682.pdf>

CODEBA. Relatório de Evolução Histórica da Estatística Portuária Baiana. Salvador: CODEBA, [2021c].

CODEBA. Relatório de Recursos Humanos 2021. Salvador: CODEBA, [2021b].

CODEBA. Salvador: CODEBA, 2021a. Disponível em: http://www.codeba.com.br/eficiente/sites/portalcodeba/pt-br/site.php?secao=institucional_apresentacao. Acesso em: 12 jan. 2021.

EPL. Plano nacional de logística PNL 2035: relatório executivo (versão preliminar): consulta pública, Brasília, DF: 2021. Disponível em: <https://www.epl.gov.br/plano-nacional-de-logistica-pnl>. Acesso em: 09 jun. 2021.

HUB SALVADOR. Salvador, 2021. Disponível em: <https://hubsalvador.com.br/>. Acesso em: 09 jun. 2021.

IBGE. **Panorama.** [Rio de Janeiro, 2021]. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/salvador/panorama>. Acesso em: 15 jan. 2020.

IMO. **Guidelines for Vessel Traffic Services,** 1997. Disponível em: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.857\(20\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.857(20).pdf). Acesso em: 02 mar. 2021.

IMO. **Maritime Security.** IMO: London, 2021. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/GuideMaritimeSecurityDefault.aspx>. Acesso em: 2 jan. 2021.

IPHAN. Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos CNSA / SGPA. [Brasília, DF], 2021. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/sgpa/?consulta=cnsa>. Acesso em: 11 out. 2021.

JOUILI, T. A.; ALLOUCHE, M. A. Impacts of seaport Investment on the Economic Growth. **PROMET – Traffic & Transportation**, v. 28, n. 4, p. 365-370, 2016.

LEAL JR, I. C.; GUIMARÃES, V. A. Análise da ecoeficiência nas operações de terminais portuários com a aplicação de técnica de auxílio multicritério à decisão. **Revista Transportes**, v. 21, n. 3, p. 40–47, 2013. Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/viewFile/688/491>. Acesso em: 19 fev. 2021.

LOPES, Adriano *et al.* **Exportação de algodão via porto de Salvador:** estudo de viabilidade econômica e comparativo do cenário atual. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Gestão de Negócios) - Fundação Dom Cabral; Instituto de Transporte e Logística, Salvador, 2018.

MARINHA DO BRASIL. **Baía de todos os santos.** [Rio de Janeiro: Marinha do Brasil], 2021a. 1 mapa, color. Escala 1:30.000. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav-cartas-raster/baia-de-todos-os-santos-parte-nordeste>. Acesso em: 08 mar. 2021.

MARINHA DO BRASIL. **Carta Náutica do Porto de Salvador.** Rio de Janeiro: Marinha do Brasil, 2022.

MARINHA DO BRASIL. **Cartas raster.** Rio de Janeiro, 2022b. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav/cartas-raster>. Acesso em: 28 nov. 2022.

MARINHA DO BRASIL. **Normas da autoridade marítima para serviço e tráfego de embarcações (VTS): NORMAM-26/DHN.** Rio de Janeiro: Diretoria de Hidrografia e Navegação, 2020.

MARINHA DO BRASIL. **Normas e procedimentos da Capitania dos Portos da Bahia NPCP – BA.** Salvador: Marinha do Brasil, 2015. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/cpba/sites/www.marinha.mil.br.cpba/files/npcp-ba.pdf>. Acesso em: 08 mar. 2021.

MARINHA DO BRASIL. **Proximidades do Porto de Salvador.** [Rio de Janeiro: Marinha do Brasil], 2021c. 1 mapa, color. Escala: 1:29.976. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav-cartas-raster/proximidades-do-porto-de-salvador>. Acesso em: 08 mar. 2021.

NOTTEBOOM, T. Strategic challenges to container ports in a changing market environment. **Research in Transportation Economics**, v. 17. p. 29–52, 2006.

OECD. **Principles of corporate governance.** Paris: OECD, 1999. Disponível em: [https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=C/MIN\(99\)6&docLangue=En](https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=C/MIN(99)6&docLangue=En). Acesso em 25 jan. 2020.

PDUI-RMS. **Caderno de Diagnósticos e apresentações do site.** [Salvador], 2021. Disponível em: <http://pduirms.com.br/documentos-do-pdui/>. Acesso em: 09 jun. 2021.

RODRIGUE, J-P; SCHULMAN, J. The economic impacts of port investments. In: RODRIGUE, J-P; COMTOIS, C.; SLACK, B. **The geography of transport system.** 4th. Ed. Abingdon: Routledge, 2017. E-book. Disponível em https://transportgeography.org/?page_id=9435. Acesso em 19 abr. 2019.

ROSADO, Rita de Cássia. **O Porto de Salvador:** modernização em projeto. Salvador: UFBA, 1983.

SALVADOR. Prefeitura de Salvador. **Salvador 360.** Salvador, [2021]. Disponível em: <http://360.salvador.ba.gov.br/>. Acesso em: 09 jun. 2021.

SALVADOR. Secretaria de Desenvolvimento Urbano. **Plano Salvador 500.** Salvador, 2015. Disponível em: <http://www.sucom.ba.gov.br/programas/salvador-plano-500/>. Acesso em: 09 jun. 2021.

SALVADOR. Secretaria Municipal de Mobilidade de Salvador. **Plano de mobilidade sustentável de Salvador.** Salvador: Prefeitura Municipal, 2018. t. 1. Disponível em: http://www.mobilidade.salvador.ba.gov.br/documentos/RT_14-PlanMob_SSA-TOMO_I.pdf. Acesso em: 09 jun. 2021.

SILVA, Rafael Mozart da et al. Análise propositiva da utilização do Vessel Traffic Management Information System (VTMIS) no Brasil: um estudo no Porto de Santos. **Revista Espacios**, v.38, n. 16, 2017.

UNCTAD. **Port development:** a handbook for planners in developing countries. New York: UNCTAD: 1985.

WORLD BANK GROUP. **The World Bank Annual Report 2007.** Washington: World Bank, 2007. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/7534>. Acesso em: 08 jan. 2021.