

**USUPORT**

ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

*First Shippers Association of Brazil*

# Oportunidades e ameaças para a logística de cargas da Bahia

Ferrovias

Setembro de 2019



**USUPORT**

ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

**Esta Nota Técnica não reflete, necessariamente, o posicionamento da Associação.**

## **1. CENÁRIO FERROVIÁRIO**

### **1.1 CONTEXTO BAIANO**

A integração do estado da Bahia ao sistema ferroviário nacional se dá com o corredor Minas-Bahia da malha regional Centro-Leste, concedida à empresa Ferrovia Centro Atlântica/VLI, em junho de 1996, por um período de trinta anos, em decorrência do processo de desestatização da Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA), além da FIOLE, que está em construção<sup>1</sup>. Ao longo de toda concessão, a malha abrange, além da Bahia, os estados de Minas Gerais, Goiás, Distrito Federal, Sergipe, Espírito Santo, Rio de Janeiro e São Paulo, com pontos de intercâmbio com as ferrovias Estrada de Ferro Vitória Minas, MRS e a Malha Paulista.

O corredor Minas-Bahia, com extensão de 1.800 km de ferrovias, subdivide-se nas linhas norte, centro e sul que têm em comum o fato de conectarem regiões produtivas e com grande potencial de cargas ao Complexo Portuário da Baía de Todos os Santos. A Linha Norte conecta Salvador, a partir do entroncamento em Alagoinhas, à cidade de Propriá, em Sergipe. Deste ponto, durante a gestão estatal da RFFSA, havia uma ligação até Ipojuca<sup>2</sup>, Pernambuco, onde está situado o Complexo Portuário de Suape e de onde parte a Ferrovia Nova Transnordestina, projetada pra ligar a região ao Porto de Pecém, no Ceará. Nessa linha, também fora desativado pela própria concessionária, além do trecho Alagoinhas-Propriá, o acesso ao Porto de Salvador, em 1998<sup>3</sup>.

Na Linha Centro conectam-se à capital baiana o polo de desenvolvimento do Vale do São Francisco, Petrolina e Juazeiro – cujo acesso ferroviário igualmente fora desativado pela concessionária – as cidades de Campo Formoso, Senhor do Bonfim e Serrinha. Por outro lado, a Linha Sul conecta os estados da Bahia e de Minas Gerais, principalmente a região Metropolitana de Belo Horizonte aos portos de Salvador e Aratu, mas também outras regiões abrangidas pela malha – São Paulo, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Goiás e Distrito Federal.

---

<sup>1</sup> A Ferrovia de Integração Oeste Leste, quando finalizada, ligará o litoral baiano na região de Ilhéus à cidade de Figueirópolis, em Tocantins, conectando-se à Ferrovia Norte Sul. <<http://valec.gov.br/ferrovias/ferrovia-de-integracao-oeste-leste>>. Acessado em 28 de agosto de 2018, às 10h50.

<sup>2</sup> O trecho foi desativado por causa de sucessivos desmoronamentos como o da ponte sobre o Rio São Francisco.

<sup>3</sup> A desativação do acesso ao Porto de Salvador ocorreu, sobretudo, pela transferência das operações de embarque da Magnesita, sua principal usuária, para o Porto de Aratu.

Apesar da desativação de trechos e linhas de frequências regulares pela FCA/VLI, o que subtraiu valor da logística baiana e reduziu o volume de cargas e usuários, de um modo geral, as linhas ferroviárias que cortam a Bahia constituem uma espécie de extensão dos equipamentos de Aratu e Salvador. Isso porque essas ferrovias são estratégicas para o atendimento das demandas corrente e em potencial, por serviços portuários, em regiões de economia dinâmica, e funcionam como elos de concorrência entre os portos e terminais baianos e os situados em outros estados.

## **1.2 EXPECTATIVAS PARA O SETOR**

Em âmbito nacional, o setor ferroviário está no centro das atenções, sobretudo, em razão da proximidade para o fim dos contratos de concessão na próxima década. Esse contexto possibilita uma discussão mais ampla sobre a situação atual das ferrovias, no qual estão postas as dificuldades de natureza fiscal do Estado brasileiro, bem como a necessidade de uma visão de longo prazo quando da definição da estratégia para a atração de investimentos privados – realização de novas licitações x prorrogações antecipadas.

Tanto a repactuação de contratos quanto a opção por novos procedimentos licitatórios devem levar em consideração a necessidade de ampliação da capacidade de tráfego, construção de novos pátios, redução das interferências urbanas, duplicações, construções de novos ramais, equipamentos de via e sinalização, ampliação da frota, aumento da velocidade e, sobretudo, a integração entre todo o sistema ferroviário nacional e seu acesso aos principais portos. Esse conjunto de investimentos resultará em maior eficiência nas operações de transporte de carga pelo modal e, como consequência, maior atratividade de cargas e usuários, dando condições à competição com o modal rodoviário.

Apesar da possibilidade de coexistência com o transporte regional e/ou nacional de passageiros, é o transporte de cargas que dá viabilidade econômica e constitui o *core business* das companhias que operam as concessões ferroviárias. Nesse sentido, cumpre destacar a importância de pensar a logística de forma integrada com a conexão eficiente, sobretudo entre rodovias e ferrovias e os terminais portuários – estações intermodais por definição.

A despeito de vantagens como o aumento da concorrência em caso de relicitação, as demonstrações do Governo Federal têm sido em direção mais favorável à prorrogação antecipada de contratos, com amparo e fulcro na Lei 13.448/2017. Dentre os projetos que se

qualificaram para o pleito junto ao Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos, estão, além da FCA/VLI, os contratos da Rumo, MRS Logística e Vale (Estrada de Ferro de Carajás e Estrada de Ferro Vitória-Minas). Todavia, as contrapartidas exigidas para a renovação contratual aos consórcios são a realização de melhorias na malha sob sua concessão e investimentos em trechos de novas ferrovias.

### **1.3 OPORTUNIDADES NA BAHIA**

No que se refere ao contrato da FCA/VLI, quando de sua repactuação, vislumbra-se a possibilidade de negociação de termos e contrapartidas entre o poder concedente e a concessionária, com a participação ativa da comunidade de usuários e de entidades de classe do setor produtivo baiano, que favoreçam a modernização da infraestrutura existente, com a implementação de uma bitola de 1,6m e o estabelecimento de uma velocidade média acima de 80km/h; integração à FIOF; assim como a retomada da operação em toda a malha ferroviária, incluindo o acesso ao pátio de granéis do Porto de Aratu e o transporte de cargas no trecho Mapele-Paripe e, por tabela, Paripe-Calçada<sup>4</sup>.

#### **1.3.1 MINERAÇÃO**

As conjecturas postas acima quanto ao futuro da malha ferroviária baiana têm respaldo e amparo em sinalizações positivas oriundas do mercado, tanto pela absorção de cargas quanto pelas dificuldades impostas aos donos de carga com o advento do tabelamento do frete rodoviário. Essas circunstâncias tornam o momento ainda mais propício à reversão do cenário atual. Nesse aspecto, destacam-se as iniciativas da mineradora australiana Colomi Iron Mineração para a produção e exportação de minério de ferro no norte da Bahia. Estão previstos investimentos da ordem de R\$ 11 bilhões, dos quais, além dos montantes aportados na operacionalização da mina e construção de um novo terminal de minérios no Porto de Aratu, R\$ 5 bilhões estão destinados à ampliação e a melhorias na Linha Centro da FCA<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup>A partir de adequações, possibilitaria a coexistência entre o transporte metropolitano de passageiros e o de cargas containerizadas, com origem e destino no Porto de Salvador, já que, por distar apenas um quilômetro deste, a estação da Calçada poderia operar como um terminal intermodal.

<sup>5</sup> **Investimentos garantidos: Mineradora vai investir R\$ 11 bilhões na Bahia.** <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/investimentos-garantidos-mineradora-vai-investir-r-11-bilhoes-na-bahia/>>. Acessado em 30 de agosto de 2018, às 10h56.

As inversões na ferrovia, com a construção de pelo menos mais 200 km entre Juazeiro e a mina na cidade de Sento Sé, permitirão a retomada do trecho entre Senhor do Bonfim-Juazeiro e a modernização de toda Linha Centro rumo à Baía de Todos os Santos. A revitalização da ferrovia, com a perspectiva de produção e exportação de até 25 milhões de toneladas de ferro, é um elemento de competitividade que auxilia na viabilização de novos negócios de menor porte ainda no segmento minerador daquela região, mas, principalmente, na atração de cargas containerizadas para o modal.

### **1.3.2 FRUTICULTURA**

As frutas produzidas na região do Vale do São Francisco, transportadas em contêineres refrigerados, são cargas em potencial para a ferrovia, não apenas pela ligação direta entre região produtora e o terminal mais próximo, mas, principalmente, pela consolidação desse tipo de mercadoria no Porto de Salvador. No ano de 2018, segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior, foram exportadas 164 mil toneladas de frutas produzidas na região. Desse total, Salvador movimentou um percentual de 36%, seguido por Natal (33%), Fortaleza (9%), Santos (9%), mas também de forma marginal por Pecém (0,40%) e Vila do Conde (0,1%). Com a conexão ferroviária, o equipamento baiano tende a se tornar mais competitivo que seus concorrentes diretos e a elevar sua participação no escoamento dessas cargas.

Atualmente, não há fluxo de contêineres na malha ferroviária baiana, sobretudo em função do óbice imposto pela desativação do acesso ao único terminal especializado na movimentação desse tipo de carga em todo o estado – o Tecon Salvador. Apesar disso, a empresa concessionária, FCA/VLI, não apenas possui expertise no manuseio de volumes containerizados – vide o fluxo contínuo entre a Região Metropolitana de Belo Horizonte e o Porto de Tubarão, em Vitória e o transporte de contêineres vazios de Barra Mansa (RJ) e a Grande BH – como também pretende iniciar operações do gênero na Linha Sul entre Minas e Bahia.

### **1.3.3 COMÉRCIO EXTERIOR DE MINAS GERAIS**

No escopo do projeto conceitual “Minas Bahia”, a VLI prevê a criação de um fluxo de contêineres entre os dois estados, tendo como principais pontos de conexão os polos automotivos de Camaçari e Confins, com a possibilidade, inclusive, de estender a abrangência do serviço para Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo e outras cidades de Minas Gerais,

através do modal rodoviário (ANEXO I). Contando com terminais intermodais, duas saídas semanais em cada sentido e um tempo de trajeto estimado em 4,5 dias, a iniciativa, que visa à integração entre o mercado interno, tende a favorecer o Porto de Salvador na competição pelas cargas de Minas.

Com aproximadamente 5,7 milhões de toneladas de carga containerizada<sup>6</sup>, o comércio exterior mineiro é atendido, principalmente, pelos portos de Santos, Rio de Janeiro, Vitória e Itaguaí, mas também de forma marginal pelos portos de Paranaguá e Salvador. A ligação ferroviária entre regiões de Minas Gerais, sobretudo o polo industrial da Grande Belo Horizonte, com a Baía de Todos os Santos proporcionaria ao Porto de Salvador melhores condições para elevar sua fatia nesse mercado, que hoje não chega a 1% do total. Apesar da maior distância a ser percorrida pela carga, Salvador larga na frente dos concorrentes do Sudeste tanto pelas condições naturais de acesso e profundidade quanto pelo índice de conectividade do seu porto.

Segundo auditoria sobre os principais pontos de ineficiência nos serviços portuários que resultam em aumento de custo e de tempo de trâmite da carga, realizada pelo Tribunal de Contas da União, no âmbito do processo TC 024.768/2017-0, foram identificadas limitações de natureza operacional em portos como o de Santos, Sepetiba/Itaguaí, e mesmo de Santa Catarina, que não ocorrem em Salvador e os tornam menos competitivos: dificuldades na manutenção da geometria (largura e profundidade) dos canais marítimos e berços de atracação, em função do clima, assoreamento contínuo, da insuficiência ou inexistência de programas de dragagem de manutenção e até mesmo da dependência do nível de maré para a entrada e saída de embarcações<sup>7</sup>.

Ainda sobre as vantagens comparativas entre o porto baiano e seus concorrentes diretos numa potencial disputa pelo mercado de Minas Gerais, a partir da consolidação do fluxo de contêineres na Linha Sul, cumpre salientar que, apesar de dispor de apenas um berço para

---

<sup>6</sup>ComexStat/Secex, 2018.

<sup>7</sup>Situado estrategicamente nas proximidades da entrada da Baía de Todos os Santos, onde não ocorre depósito de sedimentos fluviais e as condições naturais são favoráveis, o Porto de Salvador é um porto de águas profundas e abrigadas, sobretudo no canal de acesso. Obras de dragagem são necessárias apenas para possibilitar a operação de navios com mais de 366m, diferentemente da maioria dos demais portos brasileiros.

atracação de navios de longo curso, atualmente<sup>8</sup>, segundo relatório da UNCTAD (2019), o Porto de Salvador ocupa o oitavo lugar no ranking de conectividade portuária do Brasil, à frente de Sepetiba e Vitória, cuja conexão soteropolitana supera em quase três vezes. Maior conexão com outros portos significa maior disponibilidade de linhas para os mercados consumidores e fornecedores, o que tende a produzir fretes marítimos mais baixos para os usuários donos de carga e uma logística mais veloz.

#### **1.3.4 COMÉRCIO EXTERIOR – ALAGOAS E SERGIPE**

Uma vez estabelecido o fluxo de contêineres nas linhas Centro e Sul da FCA, diante do cenário de mercado apresentado anteriormente, estão lançadas as bases para que o mesmo ocorra na Linha Norte; isso porque a reativação do trecho Alagoinhas-Propriá pode ser inserida no processo de renovação antecipada ou de relicitação do contrato, junto à recuperação da ligação Propriá-Ipojuca, como contrapartida de investimentos para a exploração econômica do bem público, fundamentando-se nas cargas de Alagoas e Sergipe, estados que não dispõem de terminais de contêineres, além das cargas baianas e pernambucanas a serem disputadas pelos portos de Salvador e Suape então conectados pela ferrovia.

Por um lado, mais de 80% das cargas containerizadas de Sergipe já são movimentadas pelo Porto de Salvador; por outro, Alagoas, apesar da proximidade e classificação como área de influência do Porto de Suape<sup>9</sup>, utiliza o equipamento pernambucano para movimentar menos de 18% da corrente de comércio internacional em contêineres, cabendo aos portos de Sepetiba e Santos maior parcela desse mercado. Contudo, assim como na disputa pelas cargas de Minas Gerais, o Porto de Salvador, que movimenta 8% das trocas mundiais alagoanas, a partir da ligação ferroviária, tem potencial e condições para ampliar sua margem.

Ainda com a reativação do trecho Alagoinhas-Propriá e Propriá-Ipojuca, o fluxo de cargas de Pernambuco e da Bahia pela Linha Norte, *ceteris paribus*, é uma tendência iminente. O estudo “Avaliação da Concorrência na Prestação de Serviços Portuários”, elaborado pelo Centro de Excelência em Regulação de Mercados da Universidade de Brasília, ao simular os impactos

---

<sup>8</sup>Com a assinatura do segundo Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento 012/2000, em 16 de novembro de 2016, o Tecon Salvador deu início às obras de construção de um segundo berço na direção norte do porto.

<sup>9</sup>No âmbito do Plano Nacional de Logística Portuária – PNL P.

do aumento linear nos custos de transporte sobre a distribuição de carga entre os principais portos de contêiner, mensura o quão pode ser acirrada a disputa entre Salvador e Suape pelas importações e exportações dos respectivos estados: um aumento de 10% na logística de acesso entre uma microrregião atendida pelo Porto de Salvador e a capital baiana resulta numa perda de mercado de 13%, situação da qual, segundo o relatório, Suape é o porto alternativo que mais se beneficia<sup>10</sup>.

Entretanto, o projeto de construção do monotrilho do subúrbio sobre a linha de trem existente, pelo governo do estado, representa uma ameaça às possibilidades de novos negócios logísticos elencadas acima. Como será exposto na seção subsequente, pelas especificidades de engenharia, a opção por esse transporte de massa compromete de forma irreversível tanto o acesso ferroviário quanto o acesso rodoviário do porto.

## **2. AMEAÇAS – O MONOTRILHO DO SUBÚRBIO DE SALVADOR**

Como a maioria das grandes cidades brasileiras, Salvador necessita de investimentos contínuos em obras de mobilidade urbana. Com uma média de um veículo para cada três moradores da capital<sup>11</sup>, o estrangulamento da capacidade das vias é demonstrado pelos congestionamentos constantes, inclusive fora do horário de pico<sup>12</sup>, apesar de a cidade dispor de um sistema de metrô com 33km. O Subúrbio Ferroviário, inegavelmente, é uma das regiões que mais carece de um transporte público de massa que equacione as horas perdidas no trânsito, pelos moradores da região, e que a integre às regiões que concentram empregos, escolas, universidades e outros serviços públicos e privados.

As discussões iniciais giravam em torno da construção de um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), em substituição ao trem do subúrbio, ligando o final da Avenida da França, no

---

<sup>10</sup> De forma semelhante, um aumento de 10% nos custos de transporte de uma microrregião atendida pelo Porto de Suape e a cidade de Ipojuca, onde está situado o complexo, resulta na perda de 11% do mercado pelo equipamento pernambucano e é o Porto de Salvador quem mais se beneficia com esse cenário.

<sup>11</sup> **Salvador bate a marca de 1 milhão de veículos nas ruas**  
<<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/salvador-bate-a-marca-de-1-milhao-de-veiculos-nas-ruas/>>.

Acessado em 21 de agosto de 2019, às 10h29.

<sup>12</sup> **Salvador é a segunda cidade mais engarrafada do Brasil e quarta da América do Sul**

<<http://varelanoticias.com.br/salvador-e-a-segunda-cidade-mais-engarrafada-do-brasil-e-quarta-da-america-do-sul/>>. Acessado em 21 de agosto de 2019, às 10h46.

Comércio, à Ilha de São João, na cidade de Simões Filho. Em 23 de maio de 2018, o Governo do Estado da Bahia divulgou o vencedor da licitação para implantação e operação do VLT, o Consórcio Skyrail Bahia, liderado pela empresa BYD Brasil (Build Your Dream) e com a participação da Metrogreen. Todavia, houve alteração do objeto da licitação para o modal monotrilho depois que foram realizadas audiências públicas na Bovespa, assim como no bairro de Paripe, e, apesar das contestações do Ministério Público e do Tribunal de Contas do Estado (TCE), que à época suspendeu o edital, o Governo do Estado deu continuidade e assinou o contrato de Parceria Público Privada das obras de implantação, em 13 de fevereiro de 2019.

A alteração do objeto inicial de licitação, transformando de VLT para Monotrilho, compromete de forma irreversível o acesso ferroviário à cidade de Salvador, com implicações para o transporte regional e metropolitano de passageiros e, principalmente, de cargas e mercadorias com origem ou destino no porto. Diferentemente de outros modais do gênero, como o trem, metrô e o próprio VLT, o monotrilho não aproveita – ou reaproveita – a infraestrutura pública existente e inviabiliza a utilização diversa desse ativo logístico, devido às suas peculiaridades de engenharia.

As alternativas supracitadas utilizariam a mesma faixa de domínio do atual trem do subúrbio, com as estações no nível do solo com economia de recursos ao limitar os investimentos à substituição de trilhos, dormentes e à modernização das estações para melhorar o acesso e assegurar o conforto dos usuários. Por outro lado, na opção que se apresenta, seriam demandados, além de mais tempo para a execução das obras, maiores investimentos com a implementação de estruturas de concreto elevadas em pilares.

A implantação do monotrilho, cujo projeto não contempla estudo de impacto viário na Avenida Oscar Pontes, reduz a capacidade de tráfego em uma via da cidade que já apresenta sinais de saturação nos constantes congestionamentos. Vale ressaltar que, por constituir a frente terrestre do porto, trata-se do principal acesso de caminhões que chegam pelas avenidas Afrânio Peixoto, San Martin e provenientes de recinto alfandegado situado no bairro de Boa Viagem. A previsão de implantação da linha 2 do monotrilho entre Água de Meninos e a estação de metrô do Acesso Norte, no leito da Via Expressa Baía de Todos os Santos, também impactará negativamente no acesso rodoviário das cargas que chegam e saem pela BR-324, por conta de possível redução de faixa de tráfego.

### **3. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Todas as ações e todos os esforços levados a cabo pelos entes federativos, sejam eles Municípios, Estados ou a União, devem ser executados como indutores de desenvolvimento socioeconômico, sobretudo onde a geração de novos negócios e empregos depende de estímulos dessa natureza. Os investimentos do Estado, principalmente aqueles que contam com apoio da iniciativa privada, através dos efeitos multiplicadores, são fundamentais para injetar dinamismo e aquecer a economia.

No caso concreto em análise, no qual o aperfeiçoamento da mobilidade urbana tem a chance de conciliar equivalente aperfeiçoamento na logística de cargas, com impactos em toda a Bahia, a destruição da infraestrutura ferroviária existente na cidade de Salvador significa destruição de parcela da competitividade de sua economia e, por tabela, de empregos, ao eliminar possibilidades de novos negócios voltados ao transporte de cargas e limitar atividades econômicas já existentes com o estrangulamento do porto.

Perde-se uma oportunidade de alavancar o desenvolvimento socioeconômico onde os indicadores de concentração de renda, PIB per capita, desemprego e violência chamam a atenção e se destacam negativamente no cenário nacional. Portanto, o projeto de monotrilho contratado virá a afastar irreversivelmente negócios e empresas de logística de transportes de cargas e, por conseguinte, de empreendimentos produtivos.

Existem alternativas para a mobilidade urbana na região do subúrbio que não produzem as externalidades negativas do monotrilho. Dentre elas, tem-se a perspectiva de recuperação e modernização do trem; ligação com o bairro do Comércio por meio de ônibus rotativos entre o Terminal da França e a Estação da Calçada; trajetória de integração da ferrovia com o sistema metroviário pela Avenida San Martin, região de maior densidade populacional, por meio da extensão do metrô ou construção de um VLT entre Calçada e Retiro ou Acesso Norte, em detrimento da utilização da Via Expressa. Uma opção mais ousada seria implantação do monotrilho na falha geológica, encosta da Cidade Baixa com o Centro Histórico, resultando em ganhos de valorização do patrimônio cultural imobiliário, no turismo e na articulação de acesso aos elementos de mobilidade vertical, como o Elevador Lacerda, Plano Inclinado Gonçalves, Plano Inclinado Pilar e Plano Inclinado da Liberdade.

**USUPORT**

ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

# ANEXO I



## Projeto Minas Bahia



# Trem Expresso



Transporte Ferroviário de Contêineres no  
Eixo Minas x Bahia



## VLI em números\*



Mais de  
**7.000**  
empregados



**3** Portos  
próprios



Mais de  
**9 bilhões**  
investidos até 2019



**8** terminais  
intermodais



**5** corredores  
logísticos



Ferrovia Norte Sul  
Ferrovia Centro Atlântica



Presente em mais de  
**300 municípios**  
e **10 estados**



Volume de portos:  
**40** milhões toneladas



Volume de ferrovias;  
**62** milhões de toneladas



**652** locomotivas



**19.873** vagões



Mais de  
**8.000** Km de  
ferrovias

**VLI!**  
3

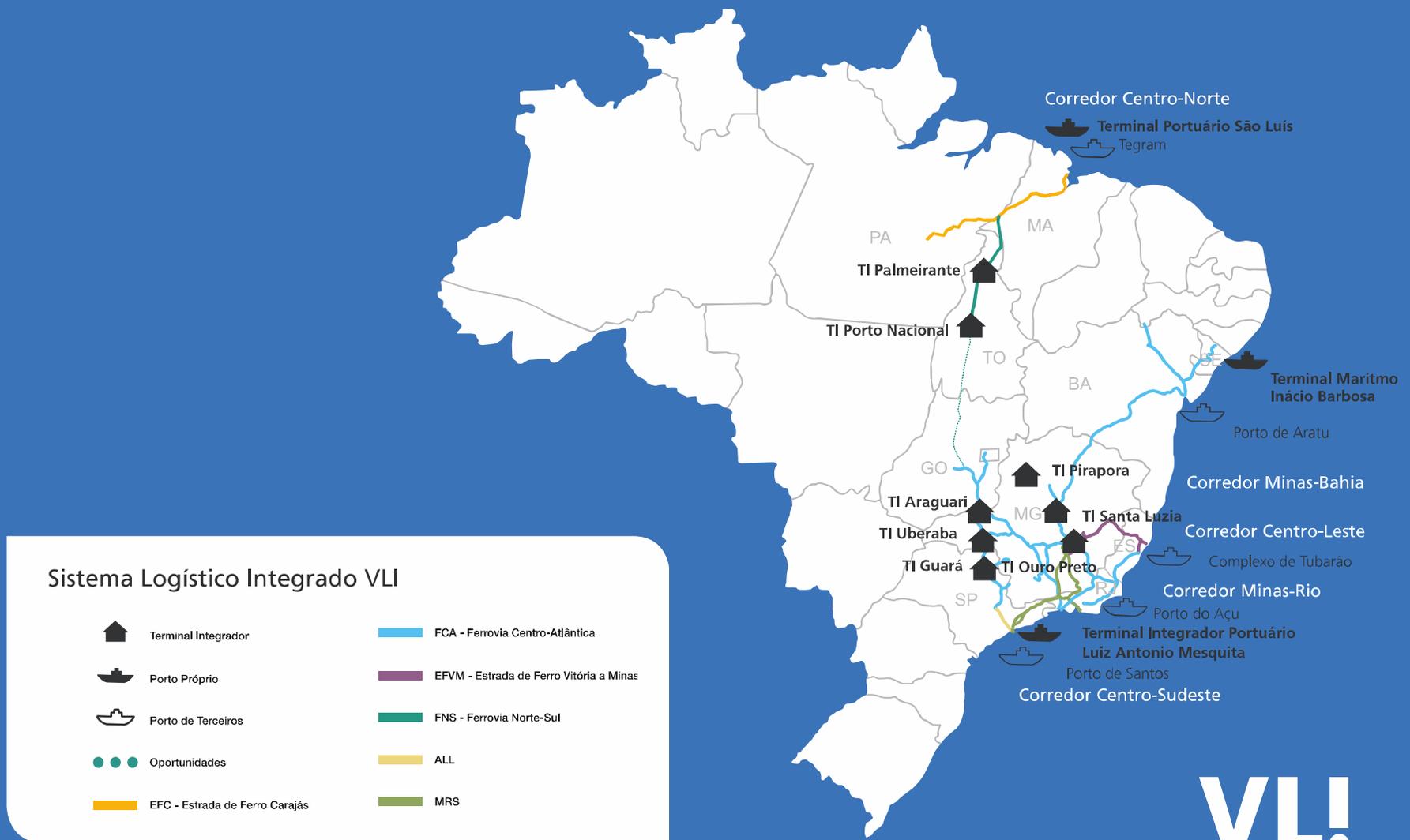
\*dados de janeiro/2017

\*\* Investimentos de 2014-2019

## VLI – Composição Acionária



# Sistema logístico integrado da VLI



## Sistema Logístico Integrado VLI

- |   |                                |   |   |
|---|--------------------------------|---|---|
|  | Terminal Integrador            |  | FCA - Ferrovia Centro-Atlântica         |
|  | Porto Próprio                  |  | EFVM - Estrada de Ferro Vitória a Minas |
|  | Porto de Terceiros             |  | FNS - Ferrovia Norte-Sul                |
|  | Oportunidades                  |  | ALL                                     |
|  | EFC - Estrada de Ferro Carajás |  | MRS                                     |

## Corredor Minas-Bahia

Rota logística para a exportação de grãos, minerais, combustíveis e toretes de madeira.

É formado por:

- Terminal Portuário Inácio Barbosa - TMIB (SE)
- Ferrovia Centro Atlântica

Estados de abrangência: Minas Gerais, Bahia e Sergipe.



Porto Próprio



Porto de Terceiros



FCA - Ferrovia Centro-Atlântica

## Projeto Container Minas-Bahia

Projeto tem como escopo a criação de um fluxo de contêineres entre os estados de Minas Gerais e Bahia, através da Ferrovia Centro-Atlântica.

A abrangência poderá ser estendida até os estados do Espírito Santo, Rio de Janeiro e São Paulo, assim como outros municípios do próprio Estado de Minas Gerais, através do modal rodoviário.

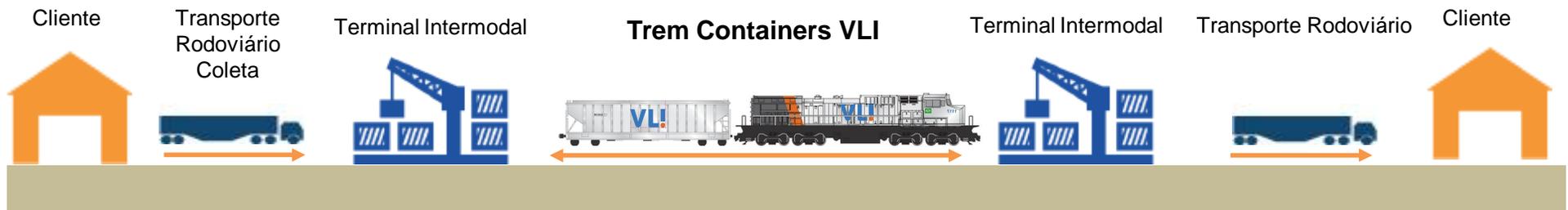
Temos como principais pontos de conexão:

- Bahia: Camaçari;
- Minas Gerais: Confins-MG;



## Modelo Conceitual

Trecho Ferroviário:  
BA x MG x BA



### Escopo Projeto

#### Terminais Intermodais

- Coleta / Ponta Rodoviária;
  - Terminal BA;
- Handling;
- Crossdocking;
- Armazenagem contêineres/produto;
- Disponibilização de Equipamentos (CNTR 20' e 40');
- Atendimento ao mercado Sudeste e Nordeste;

#### Modelo Trem

- Duas saídas semanais em cada sentido;
- Transit Time 4,5 dias;
- Trem unitário com 2 locomotivas, 26 vagões (26 CNTR's X 40' ou 52 CNTR's X 20'), sendo 4 composições no "round trip";
- Mix de CNTR considerado: 60% de 40' e 40% de 20';
- Volume estimado: ~91kt/ano/sentido;

## Parceiros Logísticos

### **Multitex – Confins – BH**

- Operador logístico com mais de 30 anos de atuação no mercado, possuindo vasta experiência em operações com contêineres;
- Possui o maior fluxo de movimentação de contêineres do país, considerando a saída de um ponto "A" para um ponto "B";
- Será responsável pelo fornecimento dos contêineres, recebimento ferroviário, recebimento rodoviário, armazenamento, expedição ferroviária e rodoviária;

### **Tercam – Camaçari - BA**

- Operador logístico com localização estratégica no polo de Camaçari-BA;
- Experiência em operações com contêineres;
- Será responsável pelo recebimento ferroviário, recebimento rodoviário, armazenamento, expedição ferroviária e rodoviária;
- Dentro de seu portfólio de atuação, poderá realizar o trecho rodoviário, realizando a entrega no destino final e/ou coleta para o Terminal;



Valor da Logística Integrada

Erico Gomes

[ericogomes@vli-logistica.com.br](mailto:ericogomes@vli-logistica.com.br)

11 94192-3621



[www.vli-logistica.com](http://www.vli-logistica.com)



## ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

*First Shippers Association of Brazil*

### ASSOCIADAS

Acrinor Acrilonitrila do Nordeste S.A.  
Associação de Agricultores e Irrigantes da Bahia - Aiba  
Associação Baiana dos Produtores de Algodão - Abapa  
Associação dos Cafeicultores do Oeste da Bahia - Abacafé  
Associação dos Produtores de Café da Bahia - Assocafé  
Bahia Mineração S.A. – Bamin  
Bahia Pilots - Serviços de Praticagem da Baía de Todos os Santos Ltda.  
Bracell Bahia Specialty Cellulose S.A.  
BNL Movimentação de Cargas Ltda.  
Bolsa de Mercadorias da Bahia.  
Braskem S.A.  
Carbonor S.A.  
Centro de Comércio de Café da Bahia  
Companhia de Ferro Ligas da Bahia - Ferbasa  
Colomi Iron Mineração Ltda.  
Companhia Empório de Armazéns Gerais Alfandegados  
Tronox Pigmentos do Brasil S.A.  
Deten Química S.A.  
Dow Brasil Indústria e Comércio de Produtos Químicos Ltda.  
Graftech Brasil Participações Ltda.  
Kordsa Brasil S.A.  
Logic Soluções Logísticas Ltda.  
Marimex Despachos, Transportes e Serviços Ltda  
Martins & Medeiros Ltda.  
Morais de Castro Comércio e Importação de Produtos Químicos Ltda.  
Omega Comissária de Serviços Aduaneiro LTDA.  
Parapanema S.A.  
Pontual Logística.  
Proquigel Química S/A  
RHI Magnesita Mineração S.A.  
RHI Magnesita Refratários S.A.  
Sindicato das Indústrias de Adubos e Corretivos Agrícolas do Nordeste - Siacan  
Sindicato das Indústrias de Couro e Pele da Bahia – Sindcouro  
Sindicato das Indústrias de Fibras Vegetais no Estado da Bahia - Sindifibras  
Unigel Participações .  
Unigel Plásticos S.A.