

**Audiência Pública nº 001/2019**

**Objeto: Licitação para delegação por meio de Parceria Público-Privada (PPP), na modalidade de concessão patrocinada das obras e dos serviços necessários à construção, operação e manutenção do Sistema Rodoviário Ponte Salvador – Ilha de Itaparica.**

A ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA - USUPORT, em conformidade com o Edital Convocatório da Consulta Pública Seinfra nº 001/2018, vem formalizar as suas contribuições.

**I) DA PRESERVAÇÃO INTEGRAL DO PORTO DESALVADOR**

**TRAÇADO GEOMÉTRICO**

1. Conforme registrado oralmente no curso da audiência pública, o traçado geométrico da Ponte Salvador-Itaparica, apresentado nos dois volumes<sup>1</sup> do projeto básico de engenharia “Ponte sobre a Baía de Todos os Santos”, restringe as manobras de navios no Porto de Salvador elevando o grau de risco de acidentes, o que resultará em inevitável queda de qualidade do acesso ao Porto, bem assim restrição ao desenvolvimento das atividades produtivas.

---

<sup>1</sup> Volume 1 – Desenhos; Volume 2 – Memorial Descritivo e Projeto

2. Importante registrar que, atualmente, o Porto de Salvador é o melhor, mais seguro, com menor custo e com acesso marítimo mais rápido do Brasil, em razão, principalmente, da grande expansão da área de acesso ao Porto, o que restará prejudicado a partir da construção da Ponte Salvador-Itaparica, se preservado o traçado apresentado.

3. A posição do traçado da ponte é transversal ao sentido das correntes de enchente e vazante, causando degradação de segurança nas manobras. Os riscos abrangem embarcações, pilares e tabuleiros da ponte. Os impactos nas manobras dos navios seriam: a) utilização de mais horas de rebocadores; b) utilização de rebocadores mais potentes e azimutais; c) utilização de maior número de horas de práticos; d) prêmios de seguros mais caros diante da elevação de riscos. Todos os impactos serão traduzidos em custos mais altos que os atuais, para as cargas baianas que utilizam o transporte marítimo no Porto de Salvador.

4. Diante da necessidade de preservação da capacidade portuária do Porto de Salvador, sem desconsiderar a importância da construção da Ponte, a USUPORT registra a oposição à manutenção do traçado atual (apresentado na audiência pública), que consiste na utilização da poligonal da área do Porto.

### **DIMENSÕES DO NAVIO-TIPO**

5. No que tange este quesito, convém salientar que a área de manobra de navios deve ser adequada, no mínimo, aos maiores navios hoje existentes, com 470 metros de comprimento. Se a Ponte é uma infraestrutura definitiva, a visão de planejamento deve ser de futuro, também acompanhando a evolução da indústria naval. Da mesma forma que se projeta o crescimento do fluxo de veículos na ponte ao longo dos anos, como foi sustentado pelo representante do governo na audiência, o mesmo deve valer para projetar a evolução do tamanho das embarcações. É imperativo que o governo tenha uma visão de longo prazo, possibilitando o Porto de Salvador receber grandes embarcações

que atualmente já navegam. É preciso dar ao Porto de Salvador a importância que de fato tem, uma vez que já se encontra apto a receber navios com 366 metros de comprimento, como o de Paranaguá, sendo os dois únicos em todo o Brasil.

### **EXPANSÃO QUALIFICADA DO PORTO**

6. Por outro lado, o traçado apresentado impedirá a ampliação do Porto de Salvador com o 2º Terminal, na função de concentrador de cargas (*hub terminal*), apto a receber navios porta-contêiner acima de 400 metros, que trafegam em linhas diretas, porto a porto (navios-mãe). Esta característica é única no Brasil e deve ser considerada. É imperativo tornar Salvador um *hub port*, iniciativa que terá impactos positivos socioeconômicos para o Brasil, o estado e a Cidade de Salvador, muito maiores que os da Ponte. As dificuldades de manobra desqualificariam o Porto e diminuem a atratividade de investidores, causando impacto negativo.

### **DA SOLUÇÃO PROPOSTA PELA USUPORT**

7. Considerando as ponderações acima, registradas oralmente na audiência pública presencial, o traçado da ponte não deve ser através da utilização da poligonal da área do porto organizado, mas sim por meio de desvio ao norte da Ponta do Humaitá.

## **II. DA PRESERVAÇÃO DA CAPACIDADE DE TRÁFEGO MARÍTIMO NA BTS**

8. O vão central estreito da Ponte, 450 m conforme consta no projeto referencial “Planta e Perfil da Ponte”, não permitirá a passagem em mão dupla de embarcações, tendo como efeito um gargalo no trânsito marítimo, gerando perda de eficiência. Esta decorrerá da necessidade de o navio fundear e depois levantar âncora, envolvendo custos adicionais de práticos e do tempo parado. Atualmente, são mais de 3.000 entradas e saídas por ano na BTS, além das do Porto de Salvador. Qual a projeção de

tráfego de navios que o projeto elaborou para os próximos 50 anos? Qual o navio-tipo utilizado no projeto?

### **SOLUÇÃO PROPOSTA PELA USUPORT**

9. Permitir o fluxo de embarcações ininterrupto nos dois sentidos. As alternativas de engenharia são: **a)** duplicação do trecho central com duas passagens independentes e três ou quatro mastros no trecho atirantado; **b)** aumento do vão central que permita os fluxos nos dois sentidos; **c)** substituição do vão central elevado por um túnel marítimo.

### **III) IMPEDIMENTO DA INDÚSTRIA NAVAL DE ÓLEO E GÁS**

10. A pouca altura do vão central da Ponte, 85m conforme projeto apresentado, sepultará a possibilidade de a Bahia abrigar indústrias navais voltadas para óleo e gás, sobretudo as de manutenção, que exigem passagem de embarcações com calado aéreo superior a 130 metros, sejam as FPSO, como as que já operam no país ou plataformas de perfuração. A Baía de Todos os Santos é o sítio mais adequado e seguro para o desenvolvimento da indústria naval na Costa Brasileira. A exploração na Bacia de Sergipe, recém contratada, já procura identificar os locais de manutenção das embarcações de perfuração e FPSO. A possibilidade de a ponte restringir a atividade, negativa o potencial da Baía de Todos os Santos e elimina o potencial de geração de empregos

### **SOLUÇÃO PROPOSTA PELA USUPORT**

11. Alteração do traçado geométrico com a substituição do vão central elevado por outro mais adequado, como um túnel marítimo.

### **IV) CAPACIDADE DE TRÁFEGO DA VIA EXPRESSA**

12. A Via Expressa foi construída por pleito desta Usuport ao Ministério dos Transportes, em 2006, para permitir a expansão do

Porto de Salvador, sem causar impactos no tráfego urbano, requalificando-o. Atualmente, o Porto possui a melhor acessibilidade terrestre dentre todos os portos brasileiros. A expansão portuária do potencial de Salvador deve levar ao fluxo diário superior a 6 mil veículos dentro de uma década. Inicialmente, a Pontetaria 20.000 veículos de fluxo, enquanto a Via Expressa deve saturar sua capacidade de tráfego de veículos de carga em algum momento. Neste sentido, são pertinentes as questões abaixo:

- a) O projeto da Ponte calculou a capacidade da Via Expressa?
- b) Qual a capacidade de tráfego da Via Expressa nas faixas exclusivas de veículos de carga ao longo do tempo?
- c) Do fluxo de veículos de carga calculado para a Ponte, quanto tráfegará pela Via Expressa?
- d) Quais as intervenções planejadas na Via Expressa, além de túneis, considerando que atualmente já existem outros gargalos que causam congestionamentos?

### **SOLUÇÃO PROPOSTA PELA USUPORT**

13. A saída da Ponte não deve ocorrer pela Via Expressa, uma vez que significativa parcela do tráfego deve ser de veículos de carga, originados e destinados de municípios industriais (Candeias, Camaçari, São Francisco do Conde e Simões Filho), cujo tráfego será parasitário entre Águas Claras e o Comércio, contribuindo para saturar a capacidade de tráfego em trecho urbano. Devem existir alternativas mais eficientes para o futuro do sistema viário da Grande Salvador.

### **V) DA CAPACIDADE DE TRÁFEGO DA BR-324**

14. O trecho da BR-324, compreendido entre o Acesso Norte e Águas Claras, tornou-se uma avenida da cidade com expressivo tráfego urbano, cuja capacidade vem gradativamente diminuindo devido ao crescente fluxo e de novas intervenções ou conexões na via. Por outro lado, o governo estadual utilizará essa faixa de domínio da BR-324 para implantar a Linha 3 do Metrô, mesmo

prevendo a quarta faixa de tráfego, porém não deixa delimitar a capacidade neste trecho. Portanto, a BR-324 tende a ser um gargalo maior do que já é atualmente.

### **SOLUÇÃO PROPOSTA PELA USUPPORT**

15. A Ponte deve estar ligada a Salvador na área do subúrbio e se conectar à BR-324 na altura da siderúrgica desativada (Usiba), de modo que o tráfego de veículos de passeio e de carga destinados a indústrias e outros municípios não adentrem na cidade de Salvador.

### **VI) POSSIBILIDADE DE GANHOS DEVIDO AO AUMENTO DO TRÁFEGO**

16. Conforme a modelagem financeira exposta na Audiência Pública Presencial e que consta no capítulo 14, “Compartilhamento dos ganhos econômicos”, da Minuta do Contrato de Concessão, o Governo do Estado terá ganhos se o tráfego de veículos for acima do projeto em questão. Não faz sentido, portanto, o governo receber de volta valores investidos, uma vez que não é uma empresa que visa o lucro.

### **SOLUÇÃO PROPOSTA PELA USUPPORT**

17. Embora o governo seja sócio do empreendimento, esse ganho deve ser revertido para a população usuária do empreendimento, na forma de redução tarifária.

18. Portanto, o projeto geométrico da Ponte deve ser alterado em razão de restringir atividades seculares já estabelecidas, conforme exposto, impedir o desenvolvimento futuro de setores produtivos e comprometer a competitividade de diversos segmentos da economia baiana.

19. A Usupport entende inaceitável um projeto que inviabiliza possibilidades de crescimento do Porto de Salvador, localizado

em um estado com significativo índice de desemprego, correspondente a 10% do total do Brasil.

20. Representando parcela dos setores produtivos, a Usuport tem o dever de afirmar que, com este projeto, a competitividade das empresas exportadoras, importadoras, de cabotagem, atividades portuárias e de indústrias navais serão afetadas diretamente e terão o seu futuro comprometido.

21. Nestes termos e em conformidade com o Edital da Consulta Pública, resta firmado e registrado o posicionamento apresentado pela USUPORT para que conste textualmente na ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA, em razão do que aguarda, igualmente, formal resposta.

Salvador, 27 de março de 2019.