



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA**  
**FACULDADE DE ECONOMIA**  
**CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

**DANIEL SUZARTE SILVA**

**MULTIMODALIDADE DE TRANSPORTES DE CARGAS NA BAHIA: UM BREVE  
DIAGNÓSTICO**

**SALVADOR**

**2015**

**DANIEL SUZARTE SILVA**

**MULTIMODALIDADE DE TRANSPORTES DE CARGAS NA BAHIA: UM BREVE  
DIAGNÓSTICO**

Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação apresentado ao curso de Economia, da Faculdade de Economia, da Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial à obtenção do grau de bacharel em Economia.

Área de concentração: Organização industrial, economia do transporte e planejamento econômico.

Orientador: Prof. Dr. Hamilton de Moura Ferreira Jr.

**SALVADOR**

**2015**

Ficha catalográfica elaborada por Vânia Cristina Magalhães CRB 5- 960

Silva, Daniel Suzarte

S586 Multimodalidade de transportes de cargas na Bahia: um breve diagnóstico./ Daniel Suzarte Silva. – Salvador, 2015.  
73f. Il.; quad.; fig.

Trabalho de conclusão de curso (Graduação) – Faculdade de Economia, Universidade Federal da Bahia, 2015.

Orientador: Prof. Dr. Hamilton de Moura Ferreira Júnior.

1. Economia do transporte. 2. Transporte de carga - Bahia. I. Ferreira Júnior, Hamilton de Moura. II. Título. III. Universidade Federal da Bahia.

CDD – 388.098142

**DANIEL SUZARTE SILVA**

**MULMODALIDADE DE TRANSPORTE DE CARGAS NA BAHIA: UM BREVE  
DIAGNÓSTICO**

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em Ciências Econômicas da Faculdade de Economia da Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas.

Aprovada em 13 de maio de 2016.

**Banca Examinadora**

---

**Prof. Dr. Hamilton de Moura Ferreira Júnior**

**Universidade Federal da Bahia – UFBA**

---

**Prof. Me. Antônio Plínio Pires de Moura**

**Universidade Federal da Bahia - UFBA**

---

**Prof. Dr. Leonardo Bispo de Jesus Júnior**

**Universidade Federal da Bahia - UFBA**

Dedico este trabalho aos meus pais e a minha madrinha, por terem me proporcionado uma educação digna.

## **AGRADECIMENTOS**

Ao Prof. Hamilton de Moura Ferreira Junior por ter me aceitado como orientando e pelo direcionamento afeiado na elaboraçaõ da monografia.

À todos entrevistados, principalmente, Paulo Roberto Villa pela oportunidade de estagiar na USUPPORT e ter despertado meu interesse pela logística.

À todos os Professores da FE, em especial aos professores Antônio Renildo, João Damásio, Gilca Garcia, Oswaldo Guerra, Gisele Tiryake e Lielson Coelho.

Aos professores Antônio Plínio Pires de Moura e Leonardo Bispo de Jesus Junior por terem aceitado o convite de participar da banca examinadora.

Aos meus pais, Raimundo da Cunha Silva e Jailda Suzarte Silva, meu irmão David Suzarte Silva, pela força, paciência e apoio incondicionais. À todos amigos, que me ajudaram e apoiaram nesta jornada árdua.

## RESUMO

A Bahia vem apresentando gargalos na infraestrutura de transporte de carga, criando, assim, um ineficiente sistema de transporte para o Estado. Então, este trabalho pretende tratar da multimodalidade de transporte de cargas neste território, trazendo consigo, novamente, a discussão sobre a logística integrada para se pensar em um transporte de carga de maior qualidade para a região. Para isso, ter-se-á como objetivo, apresentar as principais oportunidades e obstáculos para investimentos no setor, mostrando se há ou não planejamento de longo prazo e o que isso implica na atração de investimentos privados. Evidenciando que, a Bahia apresenta problemas no planejamento como: divergência entre o que se planeja no âmbito federal e estadual, provocando assim, um descompasso na coordenação do planejamento entre tais instâncias; além de, gestores públicos, do próprio estado, executarem obras sem levarem em conta o planejamento feito anteriormente. Como, também, mostra um ambiente regulatório incerto e em constante mudança. Ou seja, na hora de atrair investimento privado, o estado baiano apresenta um ambiente de insegurança para o investidor, isto é, a atratividade é mínima para o investimento privado em infraestrutura de transporte para o Estado.

Palavras-chaves: Multimodalidade de transporte de cargas – Bahia. Instalações essenciais. Economia de transporte. Planejamento estratégico situacional. Planejamento de longo prazo. Investimento privado.

## **ABSTRACT**

Bahia has shown bottlenecks charge transport infrastructure, thus creating an inefficient transport system for the state. So, this paper aims to deal with cargo transportation multimodality in this territory, bringing again the discussion on integrated logistics, to think of a higher quality cargo transportation for the region. For this, it will have as objective to present the main opportunities and obstacles to investment in the sector, showing whether or not long-term planning and what this implies in attracting private investment. Showing that, Bahia presents problems in planning as divergence between what is planned at the federal and state levels, thus causing a gap in the coordination of planning between such bodies; besides, public administrators, the state itself, carry out works without take into account the planning done before. As also shown an uncertain regulatory environment and constantly changing. That is, in attracting private investment, the state of Bahia has an insecure environment for the investor, that is, the attractiveness is minimal for private investment in transport infrastructure in the state.

**Keywords:** Cargo transportation Multimodality - Bahia. Essential facilities. Transport economy. Situational strategic planning. Private investment.



## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1:	Dimensões da coordenação e da indução estatal (executivo federal) em prol do investimento em infraestrutura econômica	36
Figura 2:	Ferrovias de Integração Leste-Oeste (FIOL)	48
Figura 3:	Ferrovias Centro Atlântica S.A – trecho Bahia	49
Figura 4:	Hidrovia do rio São Francisco	50
Quadro 1:	Competências dos Órgãos quanto ao TMC	22
Quadro 2:	Corredor de Exportação - Hidrovia do São Francisco	41
Quadro 3:	Corredor FIOL-Porto Sul	43
Quadro 4:	Ligação Ferroviária Camaçari-Paulínia (SP)	44
Quadro 5:	Integração regional – Hidrovia São Francisco	44
Quadro 6:	Terminais Portuário de Salvador, Aratu e Ilhéus	45

## **LISTA DE SIGLAS**

AIBA – Associação dos Agricultores e Irrigadores da Bahia  
ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
ANTT – Agência Nacional de Transporte Terrestre  
CNSP – Conselho Nacional de Seguros Privados  
CONIT - Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte  
CONFAZ – Conselho Nacional de Política Fazendária  
CTMC – Conhecimento de Transporte Multimodal de Carga  
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes  
EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A.  
FCA – Ferrovia Centro Atlântica S.A.  
FIESP – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo  
MI – Ministério da Integração Nacional  
MT – Ministério dos Transportes  
OTM – Operador de Transporte Multimodal  
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento  
PDLT – Plano Diretor de Logística e Transporte  
PES – Planejamento Estratégico Situacional  
PIL – Programa de Investimento em Logística  
SAC – Secretaria de Aviação Civil  
TMC – Transporte Multimodal de Cargas  
SEP/PR – Secretaria de Portos da Presidência da República  
SEINFRA – Secretária de Infraestrutura da Bahia  
SUSEP – Superintendência de Seguros Privados  
SPNT – Secretária de Política Nacional de Transporte  
RFB – Receita Federal do Brasil  
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>MULTIMODALIDADE: ORIGEM, CONCEITOS E ASPECTOS INSTITUCIONAIS</b>	<b>13</b>
2.1	CONTEXTO HISTÓRICO: SURGIMENTO DO TRANSPORTE MULTIMODAL	13
2.2	MODAIS E CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DA MULTIMODALIDADE DE TRANSPORTE	15
2.3	ASPECTOS INSTITUCIONAIS	21
<b>3</b>	<b>REFERENCIAL TEÓRICO</b>	<b>24</b>
3.1	TEORIAS DA ORGANIZAÇÃO INDUSTRIAL E A ANÁLISE DAS INFRAESTRUTURAS	24
3.2	PRINCÍPIOS E CARACTERÍSTICAS DA ECONOMIA DE REDE E DA DOCTRINA DAS INSTALAÇÕES ESSENCIAIS	29
3.3	PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO NO SETOR DE INFRAESTRUTURA	34
<b>4</b>	<b>DIÁGNÓSTICO DA MULTIMODALIDADE DE TRANSPORTE DE CARGA NA BAHIA</b>	<b>37</b>
4.1	OPORTUNIDADES DE INVESTIMENTOS NA BAHIA	37
<b>4.1.1</b>	<b>Metodologia</b>	<b>40</b>
4.2	OBSTÁCULOS PARA O FUNCIONAMENTO DO SMT DE CARGAS NA BAHIA	47
4.3	PERSPECTIVAS SOBRE PLANEJAMENTO E REGULAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE NA BAHIA	54
<b>4.3.1</b>	<b>Perspectivas: planejamento estratégico de longo prazo</b>	<b>55</b>
<b>4.3.2</b>	<b>Perspectivas: ambiente regulatório</b>	<b>61</b>
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES GERAIS</b>	<b>64</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>67</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A economia baiana vem sendo movida por setores, que em 1990 tinham pouca importância no Estado em termos de participação no crescimento do PIB da região, mas hoje estes apresentam grande relevância como condutores da economia baiana, por exemplo, o setor agropecuário no Oeste Baiano e o setor de extração mineral na região de Caetité. Estes nichos de desenvolvimento econômico no Estado demandam um sistema de transporte eficiente para o escoamento de sua produção que barateie custos e encurte o tempo de entrega para exportação e consumo interno. José César Bunato, presidente da Associação dos Agricultores e Irrigadores da Bahia (AIBA), no anuário da região oeste da Bahia (AIBA, 2014, p.50), argumentou que, desenvolver a integração entre os diferentes modais como o rodoviário, ferroviário e hidroviário na região do Oeste Bahia, é essencial para redução dos custos, incentivando novos investimentos e dinamizando a economia local. O mesmo vale para o setor de extração mineral.

Dessa forma, entende-se que a Bahia, mais do que nunca, necessita de um sistema de transporte eficiente para baratear custos e agilizar o deslocamento de mercadorias pelo Estado. O sistema multimodal de transporte de cargas poderia se encaixar nesta proposta. Mas este modelo de transporte encontra dificuldades para se desenvolver no território baiano, pois o Estado apresenta problemas básicos em infraestrutura física de transporte como: a falta de corredores regionais de transporte de cargas (ferrovias e hidrovias); somente um terminal de contêiner; praticamente, a inexistência de terminais intermodais terrestre (rodo-ferro-hidroviários); rodovias e ferrovias saturadas e, algumas, praticamente inativas; e hidrovias, como a do São Francisco, notadamente, em desuso. Esses fatores levam a dificultar a organização e operacionalização de um sistema multimodal no território.

Mas mesmo apresentando problemas na área logística, a Bahia não deixa de ser vista como uma localidade de grande potencial para desenvolvimento do setor, pois apresenta vantagens naturais em sua geografia. Por exemplo, nota-se que o estado apresenta localização geográfica privilegiada, pois faz fronteira com pelos menos oito Estados, portanto é o estado que mais faz fronteira com outros estados da federação, sendo que destes, três deles não têm litoral, precisando passar por outros Estados para escoar sua produção e transportar seus insumos.

Outra vantagem é o extenso litoral que a contorna, nele há a Baía de Todos os Santos (segunda maior baía do Mundo, e a maior em termos de águas calmas) e tem um potencial naval e portuário pouco explorado, apesar de apresentar dois portos e um futuro estaleiro sendo construído. Segundo Villa (2003, p. 215):

... o robusto conjunto constituído pela infraestrutura da metrópole, pela rede da infraestrutura de transportes, pela vocação da baía para portos e terminais, pela concentração de cargas dos conjuntos industriais, pela nova dinâmica do Oeste baiano e do Centro-Oeste brasileiro e a possibilidade de um novo eixo ferroviário Leste-Oeste, levam à conclusão de que a Baía de Todos os Santos possui um forte potencial para ser explorada como a melhor plataforma logística do País.

Além do mais, o Estado com seu extenso litoral, tem um grande potencial para o desenvolvimento da navegação litorânea (cabotagem). E, além desse grande potencial marítimo, a Bahia tem, em termos terrestres, grandes extensões territoriais, mostrando a possibilidade da criação de ferrovias e rodovias cortando os diferentes horizontes do Estado, e ainda, a possibilidade do uso da Hidrovia do Rio São Francisco.

Portanto, entende-se que o Estado baiano tem plena condições geográficas para o desenvolvimento do setor de transporte multimodal, mas mesmo assim, apresenta entraves para o crescimento adequado deste ramo no território.

Então, vinculado ao que foi dito acima, o objetivo deste trabalho é apresentar as principais oportunidades e obstáculos para o desenvolvimento da multimodalidade de transporte de cargas na Bahia, mostrando a situação do planejamento de longo prazo em infraestrutura de transporte, e com este pode interferir na atração de investimento privado em infraestrutura para Bahia, já que o investimento público se encontra limitado para aplicar no setor.

Com isso, toma-se como hipóteses as seguintes afirmativas: existe falta de instalações essenciais para o funcionamento completo desse sistema, a exemplo, a inexistência de corredores regionais de transporte e terminais intermodais suficientes para atender as necessidades prioritárias para o desenvolvimento de um sistema multimodal de transporte no estado. Sendo isso causado, em grande parte, pela falta de planejamento de longo prazo e coordenação para o setor, criando, assim, um ambiente de insegurança para o investimento privado.

Logo, o presente trabalho traz como justificativa, recapitular a importância de se pensar o transporte de carga na Bahia de forma integrada, fomentando assim uma discussão mais clara sobre os problemas de infraestrutura no território, focando no sistema multimodal de transporte de cargas. Pois, este é considerado um dos modos mais moderno e eficiente de distribuição de cargas em termos logísticos voltados para barateamento de custos, elevação da qualidade e quantidade dos serviços e velocidade na entrega, trazendo, assim, eficiência no deslocamento de cargas pelo Estado.

Desse modo, este trabalho se dividirá em cinco capítulos incluindo este. O seguinte falará sobre o conceito de multimodalidade, mostrando como surgiu e quais fatores levaram ao seu desenvolvimento no mundo e no Brasil, apresentando, assim, as principais características como nova modalidade de transporte. E, por último, uma apresentação da estrutura institucional deste setor.

No terceiro capítulo será apresentado o referencial teórico em economia para analisar o setor de transportes sobre uma ótica mais econômica, mostrando as perspectivas da teoria da Organização Industrial (Agente-Principal; Estrutura-Conduta-Desempenho; e modelo de concorrência), Economia de Rede (complementaridade, compatibilidade e padrões; externalidades de consumo; custos de mudança e aprisionamento; e, significativas economias de escala na produção), Instalações Essenciais (corredores regionais de transporte e terminais intermodais) e planejamento econômico de longo prazo (Planejamento Situacional Estratégico). Esse arcabouço teórico será utilizado para analisar o estado do transporte na Bahia e seu planejamento.

Em seguida, no quarto capítulo, far-se-á um diagnóstico das principais oportunidades de investimento em infraestrutura de transporte na Bahia, levando em consideração os principais entraves para realização de tais obras, focando, principalmente, no planejamento de longo prazo e na apresentação da visão de alguns especialistas do assunto na área de transporte, usuários dos serviços de transportes e técnicos de transporte que atuam no território baiano no setor público e privado. E, no quinto capítulo, as considerações finais sobre o assunto aqui apresentadas.

## 2 MULTIMODALIDADE: ORIGEM, CONCEITOS E ASPECTOS INSTITUCIONAIS

### 2.1 CONTEXTO HISTÓRICO: SURGIMENTO DO TRANSPORTE MULTIMODAL

Até o início dos anos 70 do século XX, os processos produtivos eram, em sua grande maioria, regidos pelo modelo fordista de produção, ou seja, a produtividade estava vinculada a economia de escalas crescentes, formando elevados estoques, coisa que para o período não era um grande problema.

As questões logísticas como armazenamento de materiais e transporte eram feitas pela própria área de produção. A distribuição das mercadorias era de responsabilidade do setor de marketing. Como se percebe, não existia, portanto, nenhuma preocupação integrada com a logística. O transporte de mercadorias era feito de forma monomodal pela própria empresa, ou por transportadoras terceirizadas (ALBAN, 2002, p. 11).

Porém, no final dos anos 70 do século passado, segundo Alban (2002, p.12), os choques do petróleo e posteriormente os choques das taxas de juros, os estoques se tornaram muito caros, pois os custos de armazenagem e transporte das mercadorias aumentaram significativamente, já que estes processos eram feitos pelas próprias empresas. Então, nesse cenário, surgem as novas formas de gestão da produção – o *toyotismo/lean production*. Este tipo de organização da produção possibilitou o desenvolvimento da logística. E esta veio com o intuito de reduzir sistematicamente os custos e os estoques em processo e de produtos acabados, transportando lotes cada vez menores com grande velocidade e confiabilidade. Para facilitar tal processo, houve o aperfeiçoamento do contêiner, como uma forma de padronizar o acondicionamento da carga geral. A partir daí, dá-se o primeiro passo para se pensar o transporte de forma integrada, usando, assim, diferentes modais de transportes para se transportar uma única carga, isso, claro, graças ao contêiner, que padroniza todo o processo de movimentação de cargas de um modal para outro. Ou seja, com esse artifício tecnológico, a logística de transporte deu um grande salto em desenvolvimento, pois agora cargas gerais poderiam ser transportadas de forma padronizada, isso quer dizer que, qualquer tipo de carga agora poderia ser “embalada” e transportada com cargas diferentes. Isso, também, trouxe o desenvolvimento dos diferentes

modais de transportes voltados para a carga conteineirizada, isto é, caminhões, trens, navios, aviões e terminais de movimentação de cargas se adaptaram tecnologicamente ao transporte por contêiner. Segundo Alban (2002, p. 12):

Em linhas gerais, com a padronização da carga tornou-se possível o desenvolvimento de equipamentos específicos – sobretudo guindastes – de carga, descarga e movimentação em pátios de alta produtividade. O mesmo aconteceu com os modais de transportes, onde carretas, vagões e navios foram especializados e ampliados com vistas ao transporte exclusivo por contêineres.

Para reforçar o que foi dito acima, Levinson (2003), afirma o seguinte sobre os contêineres:

O que é que torna o contêiner tão importante? ... O valor deste objeto utilitário não reside no que ele é, mas em como é utilizado. O contêiner encontra-se no centro de um sistema altamente automatizado para transportar produtos de e para qualquer lugar, com o mínimo de custos e de complicações pelo caminho.

O contêiner tornou a expedição marítima de mercadorias mais barata e, ao fazê-lo, mudou a configuração da economia mundial... Embora tenha ajudado a destruir a velha economia, o contêiner ajudou a criar uma nova... O contêiner não só baixou os pagamentos relativos ao frete, como também poupava tempo. Um manuseamento mais rápido e menos tempo em armazém traduzia-se num trajeto mais rápido entre fabricante e cliente... O contêiner, combinado com o computador, fez com que fosse prático que empresas como Toyota e a Honda desenvolvessem o fabrico *just-in-time*... Isto levou a grandes reduções nos inventários dos produtores e simultaneamente a enormes poupanças de custos. Os operadores aplicaram essas mesmas lições, utilizando uma gestão de logística cuidadosa para reduzir os custos em milhares de milhões de dólares.

Então, neste contexto, surgiu a figura do operador logístico, isto é, os produtores não viam mais a necessidade de transportar suas cargas, a solução seria passar essa responsabilidade para terceiros: os operadores logísticos especializados. Estes, por sua vez, já não precisavam operar em rotas preponderantemente monomodais. E “com os novos equipamentos, possibilitando a rápida e eficiente transferência intermodal, os operadores e a logística tornaram-se, naturalmente, multimodais” (ALBAN, 2002, p. 13).

Aqui a utilização de diferentes modais no transporte da carga de forma integrada passa a ser uma alternativa perante um cenário de altos custos, pessimismo e competição acirrada, fazendo com que os custos passassem a serem reduzidos, principalmente os relacionados às questões logísticas. Logo, o sistema multimodal de transporte passa a ser sinônimo de modelo de eficiência e modernidade no quesito da logística até aqui conhecida.

Com o passar dos anos, no período dos anos 80/90, do século XX, surge o desenvolvimento de vários terminais de interconexão – que movimentavam cargas de um modal para o outro, como



do rodoviário para o ferroviário, assim como para outros modais. Vinculado a isso, Alban (2002) faz o seguinte comentário:

Toda essa dinâmica ocasionou um acirrado processo de fusões e incorporações, além do desenvolvimento de grandes operadores logísticos que assumiram, a baixo custo, o transporte e a integridade da carga por todo o sistema (FLEURY; RIBEIRO, 2001 *apud* ALBAN, 2002, p. 13). Para isso, muito contribuíram os avanços dos sistemas informáticos de controle, reduzindo custos administrativos e permitindo, em tempo real, o controle de grandes fluxos de cargas. (LIMA; VELASCO, 1997:19-21 *apud* ALBAN; 2002, p.13).

Resumindo, com a crise da estrutura fordista de produção, permitiu-se, graças ao surgimento do *toyotismo*, o desenvolvimento da logística moderna tal qual se conhece hoje, chegando a evoluir para um tipo de sistema hoje conhecido como transporte multimodal de carga, no qual possibilita que a carga chegue ao seu destino por meio de diferentes modais de transportes, ou seja, por rotas multimodais. Com isso, “a containerização inicia uma intensa revolução tecnológica-empresarial, reduzindo custos e engendrando a moderna logística multimodal” (ALBAN, 2002, p. 12).

O próximo tópico irá inter-relacionar as diferentes vantagens e desvantagens de cada modal de transporte para, mostrar suas complementariedades e, assim, introduzir as principais características da multimodalidade em termos operacionais e conceituais.

## 2.2 MODAIS E AS CARATERÍSTICAS PRINCIPAIS DA MULTIMODALIDADE DE TRANSPORTE

Logo abaixo, serão apresentadas as características dos diferentes modais de transportes, para que assim, se possa entender porque o sistema multimodal de transporte de cargas é uma alternativa tecnicamente viável. Por isso, mostrar-se-á as vantagens e desvantagens de cada modal de transporte de carga.

Os modais são divididos em terrestre, aquático e aéreo. Os terrestres são: rodoviário, ferroviário e dutoviário. O aquático pode ser dividido em fluvial (hidroviário) e marítimo – este tem uma subdivisão que consiste em navegação de longo curso (internacional) e cabotagem (costeira). E o último, o aeroaviário. Cada modalidade de transporte aqui apresentadas tem suas vantagens e desvantagens, logo abaixo será detalhado o que cada modal tem de diferente um do outro.

- *Rodoviário*

Este transporte é um dos mais utilizado no Brasil. Normalmente se utiliza caminhões e carretas em estradas de rodagem; é utilizado para movimentações de curtas distâncias, apresentando custos elevados para distâncias superiores a 700 km. É indicado que se transporte produtos de alto valor agregado ou perecível. Sendo um tipo de transporte que apresenta flexibilidade em seu trajeto, podendo ir a praticamente todos os pontos do país, podendo atender de forma rápida à demanda das empresas, pois não carece de tantas formalidades se comparado a outros modais (HALLMANN, 2012).

Segundo a FIESP (2011), em seu site, no tópico Modais de Transporte, o modal rodoviário apresenta as seguintes desvantagens: “fretes mais altos em alguns casos; menor capacidade de carga entre todos os outros modais; menos competitivo para longas distâncias”. Em contra partida, apresenta as seguintes vantagens:

adequado para curtas e médias distâncias; simplicidade no atendimento das demandas e agilidade no acesso às cargas; menor manuseio da carga e menor exigência de embalagem; serviço porta-a-porta – mercadoria sofre apenas uma operação de carga (ponto de origem) e outra de descarga (local de destino); maior frequência e disponibilidade de vias de acesso; maior agilidade e flexibilidade na manipulação das cargas; facilidade na substituição de veículos, no caso de acidente ou quebra; ideal para viagens de curta e médias distâncias. (FIESP, 2011).

- *Ferroviário*

O modal ferroviário é conhecido por transportar grandes quantidades de carga por viagem, percorrendo longas distâncias. Junto a isso, apresenta flexibilidade quanto ao tipo de carga transportada. Além disso, seus custos são menores em relação ao rodoviário quando para grandes volumes de mercadorias. A velocidade geralmente é compatível para longas distâncias. Não há problemas com tempo (clima) ou tráfego nas vias. Suas desvantagens estão ligadas à falta de flexibilidade em seu trajeto, e, geralmente, é indicado para *commodities* (grãos, minérios e derivados de petróleo), sendo ineficiente para curtas distâncias, pois seus custos de manuseio são altos, não servindo para serviços à domicílio e apresentando ineficiência para alguns produtos (HALLMANN, 2012).

Para a FIESP (2011), o transporte ferroviário não é tão ágil e não possui tantas vias de acesso quanto o rodoviário, porém é mais barato, propiciando menor frete, transportando quantidades

maiores e não está sujeito a riscos de congestionamentos. Porém apresenta como desvantagens: diferença na largura de bitolas; menor flexibilidade no trajeto; necessidade maior de transporte.

- *Dutoviário*

Este modal é feito por meio de tubulações ou dutos. O modal dutoviário é aquele que utiliza a força da gravidade ou pressão mecânica, através de dutos para o transporte. O transporte nesse modal compreende os seguintes tipos de carga: gases, líquido, grãos e minérios por meio de tubulações.

Abaixo estão relacionadas as vantagens e desvantagens do transporte dutoviário:

Vantagens para seu uso: A tecnologia utilizada para o transporte (gravitacional ou por bombeamento) consome pouca energia e apresenta um baixo custo unitário por unidade de distância adicional, além de dispensar gastos com embalagens. O processo de carga e descarga é simplificado, e a necessidade de armazenamento de carga é reduzida. A quantidade de mão de obra necessária para a operação do modal é inferior à dos demais, assim como a periodicidade de gastos com manutenção, rebaixando os custos operacionais. Transporte em grandes volumes. Alta consistência. Por ter um elemento de transporte fixo (o que se desloca é apenas a carga), o risco de acidentes, perdas e de roubos é bem reduzido, o que significa uma economia com gastos de seguro. Aliada à independência do modal, a intempéries climáticas e alternâncias de turno, o transporte por essa via é de alta confiabilidade. O transporte por dutovias reduz o impacto ambiental de obras de infraestrutura de transporte, como o desmatamento de grandes áreas e em ecossistemas aquáticos. Para o transporte de cargas perigosas, como hidrocarbonetos, o risco de acidentes ambientais também é atenuado.

Desvantagens para seu uso: o custo fixo de construção de malhas dutoviárias é alto, já que os direitos de acesso, construção, autorização para controle de estações e capacidade de bombeamento são limitados a poucas empresas. O sistema exige também elevados gastos com sistemas de bombeamentos e terminais de captação. É necessária a contratação de mão de obra especializada na construção desse tipo de infraestrutura, assim como um grande volume de equipamentos específicos. Movimentação bastante lenta. (SENAI, 2008).

- *Aquaviário*

Este modal normalmente é dividido entre o marítimo e fluvial, no qual o marítimo subdividido em longo curso (transporte internacional) e cabotagem (transporte pela costa litorânea); e o fluvial também conhecido como hidroviário, por rios. Este transporte apresenta as seguintes vantagens e desvantagens:

Vantagens: transporta grande quantidade de carga por viagem; percorre longas distâncias; flexível quanto às mercadorias; transportam produtos perigosos, carga à granel, líquido, gasoso

e veículos ou containers; custo operacionais menores; característica de produtos com menor valor agregado.

Desvantagens: não serve para cargas pequenas ou emergenciais; perda de tempo nas descargas e transferência de transporte; altos níveis de danos sobre a mercadoria; tempo de trânsito longo; baixa frequência e periodicidade.

- *Aeroviário*

O transporte aéreo é o realizado com aeronaves, podendo ser apenas nacional, também conhecido como doméstico, ou internacional. Utiliza-se de estruturas aeroportuárias para ser realizado e estas precisam estar adequadas as suas operações, o que quer dizer estar bem aparelhadas para receber as aeronaves para carga e descarga (SENAI, 2008).

Vantagens: Transporte mais rápido; transportes emergenciais; redução de níveis de inventário e conseqüente redução de custo de estoque; prioridade para produtos perecíveis; menor custo de Seguro (SENAI, 2008).

Desvantagens: restrição de capacidade; impossibilidade de transporte a granel; inviabilidade de produtos de baixo custo unitário; restrição a cargas perigosas; custo de transporte elevado; é prejudicado pelo tempo e pelo tráfego (SENAI, 2008).

Então, com o que foi apresentado acima sobre as vantagens e desvantagens de cada modal, percebe-se que a desvantagem de um pode ser a vantagem do outro. Ou seja, no transporte ferroviário há pouca capacidade de flexibilização na entrega da carga ao contrário do que acontece com o rodoviário, pois este último pode entregar porta-a-porta, mas ultrapassando a distância de 400 km ou 700 km pode ser mais caro o frete se comparado com o ferroviário, que é mais competitivo em longas distâncias. Esse fato acontece, também, com os outros modais. Portanto, isso indica uma forte interrelação entre os diferentes modais, possibilitando, assim, sua integração e um certo fluxo de transporte, formando um sistema multimodal de transporte, no qual será melhor descrito no próximo parágrafo.

- *Transporte combinado, intermodal e multimodal.*

Segundo Nazário (2000), o desenvolvimento do transporte por mais de um modo pode ser cronologicamente organizado em três etapas. Na primeira, se apresenta como transporte

combinado, ou seja, uso de mais de um modal com baixa eficiência na transferência. Na segunda etapa, passa-se a usar o termo intermodalidade, mas ainda sob uma perspectiva operacional, isto é, apenas a junção dos vários modais de transporte. E segundo a *European Conference of Ministers of Transport*, de 1993, a intermodalidade é definida da seguinte forma: “o movimento de bens em uma única unidade de carregamento, que usa sucessivos modos de transporte sem manuseio dos bens na mudança de um modo para outro”.

Para a obra *Intermodal Freight Transportation* (1995 apud ANTT, 2011, p. 8), apresenta-se o seguinte conceito de transporte integrado:

Transporte realizado por mais de um modo, caracterizando um serviço porta-a-porta com uma série de operações de transbordo realizadas de forma eficiente e com a responsabilidade de um único prestador de serviços através de serviços através de documento único. Para o transporte intermodal que utiliza contêiner, a carga permanece no mesmo contêiner por toda a viagem.

Sendo esta última definição a terceira fase da evolução do conceito de intermodalidade. Entretanto, o Ministério dos Transportes brasileiro define esta última fase como transporte multimodal.

Barat (2007a) também apresenta, em sua obra *Logística, transporte e desenvolvimento econômico – a visão macroeconômica*, três formas de utilização de dois ou mais modais para o deslocamento de mercadorias:

Transporte combinado: a condução de um veículo com sua carga por outro, como ocorre nos sistemas *roll on/roll off* ou “*piggy back*”... A utilização combinada permite otimizar as vantagens comparativas de cada modal nas diferentes etapas do transporte, como a coleta, o deslocamento de longa distância e a distribuição das mercadorias;

Transporte intermodal: pressupõe a transferência física da carga por diferentes modais, numa perspectiva sistêmica da cadeia de transporte desde a coleta até a distribuição, minimizando os tempos de imobilização das mercadorias na sua movimentação entre a origem e o destino;

Transporte multimodal: conceito de conotação institucional, que pressupõe o transporte de mercadorias por dois ou mais modais, baseado em um único conhecimento de embarque e expedido por um operador de transporte multimodal (OTM), que assume a responsabilidade por toda a operação desde a origem até o destino. (BARAT, 2007a, p.13).

Barat (2007a, p.14), também levanta a semelhança entre essas diferentes formas de transporte, que apesar de ter algumas diferenças organizacionais ou institucionais, usam mais de um modal para seu transporte. Logo, percebe-se que é vantajoso se valer das complementariedades entre

os modais para reduzir custos, tempo de imobilização, perdas e avarias no manuseio da carga. Atrelado a isso, há um gerenciamento sistêmico de cada etapa do transporte.

A lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, define o transporte multimodal de cargas como aquele que “utiliza duas ou mais modalidades de transporte; é executado sob a responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal (OTM); e é regido por um único contrato” (BRASIL, 1998).

Como já foi dito acima, com a definição e regulamentação do transporte multimodal de carga passa-se a ter a figura do OTM. Segundo a legislação brasileira, o OTM, é:

a pessoa jurídica contratada como principal para a realização do Transporte Multimodal de Cargas da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros... poderá ser transportador ou não... O exercício da atividade... depende de prévia habilitação e registro no órgão federal designado na regulamentação desta Lei... Cabe ao Operador de Transporte Multimodal de Carga emitir o Conhecimento de Transporte Multimodal de Carga. (BRASIL,1998).

Este último documento citado, é um contrato de serviço de transporte entre o expedidor da carga e o OTM, passando ao OTM a responsabilidade do transporte da carga de sua origem até seu destino. Na legislação está da seguinte forma:

O Conhecimento de Transporte Multimodal de Carga evidencia o contrato de transporte multimodal e rege toda a operação desde o recebimento da carga até a sua entrega no destino, podendo ser negociável ou não negociável, a critério do expedidor. (BRASIL, 1998).

Uma das grandes vantagens para a escolha de um sistema de transporte multimodal está calcada no regime de responsabilidade, o qual traz uma alternativa institucional ao embarcador, proporcionando-lhe maior segurança nas relações comerciais (ANTT, 2011, p.11). Isto é, o dono da carga não tem que se preocupar com o processo de transporte de forma completa, pois este passa a responsabilidade da carga e seu envio para um Operador Logístico. Portanto, o regime de responsabilidade unificada traz consigo a figura do Operador de Transporte Multimodal, no qual, através da emissão de um único documento passa a ter a responsabilidade “porta-a-porta” da carga, facilitando, assim o transporte com agilidade da distribuição da carga e reduzindo custos (ANTT, 2011, p.11).

Além dessas vantagens, o estudo feito pela ANTT (2011, p. 12), apresenta outras vantagens adquiridas pelos países desenvolvidos com o uso do transporte multimodal, que são:

[...] maior poder de negociação junto aos prestadores de serviços de transporte devido a ganhos de escala; fretes e tarifas mais competitivas; manipulação e movimentação mais rápida e segura das cargas, inclusive nas operações de transbordo; melhor rastreabilidade das informações em todas as etapas do processo; redução de custos com financiamento de estoques e armazenagem; soluções logísticas mais eficientes para empresas de pequeno e médio porte; melhoria na qualidade dos serviços prestados, entre outras.

E no mesmo estudo, ainda apresenta-se as vantagens para o desenvolvimento da economia da região:

a) Diminuição do custo de transporte da carga; b) melhor eficiência da infraestrutura de transporte existente; c) aumento da eficiência e da produtividade da economia nacional; d) benefícios dos investimentos públicos e privados na infraestrutura; e) poderá ocorrer uma diminuição das externalidades negativas. (ANTT, 2011, p.12).

Então, percebe-se que este sistema traz benefícios e vantagens inovadores em termos logísticos. Junto a isso, há um incentivo ao equilíbrio da matriz de transporte da região, dotando assim mais investimentos e uso de forma equitativa os diferentes modais.

No próximo tópico será apresentado o ambiente institucional em que está inserido o transporte multimodal de cargas no Brasil.

### 2.3 ASPECTOS INSTITUCIONAIS

No que compete o âmbito institucional, o transporte multimodal de cargas está cercado por órgãos com diversas funções como: formuladores e implementadores de políticas de transporte; e órgãos responsáveis pela regulação, aspecto tributário, controle aduaneiro, e seguros. Então, com esse aparato de funções e instituições responsáveis, percebe-se que sua organização burocrática do transporte multimodal de carga é complexa, e, para deixar mais claro o entendimento, partir-se-á de um estudo realizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT, 2014), para esclarecer tal complexidade. No estudo se diz o seguinte:

O aparato institucional do TMC é complexo por envolver tanto os diversos modos de transporte como outras operações integrantes da logística do serviço. Nesse contexto, a competência para formular as diretrizes e implantar as políticas públicas em transporte cabe ao Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte - CONIT, ao Ministério dos Transportes - MT, à Secretaria de Aviação Civil - SAC, à Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR e à Empresa de Planejamento e Logística S.A. - EPL. Por outro lado, a habilitação do OTM é atribuição da ANTT. Às demais instituições compete normatizar em sua esfera de

atuação; por exemplo: o Conselho Nacional de Política Fazendária - CONFAZ, regulamenta o aspecto tributário; a Superintendência de Seguros Privados - SUSEP, o securitário; e a Receita Federal do Brasil - RFB, o controle aduaneiro. (ANTT, 2014, p.6).

Para dá organização e mais clareza ao estudo, a ANTT fez uma matriz institucional, organizando a influência de cada competência para cada modal, apresentando cada órgão envolvido. Esta Matriz ficou da seguinte forma:

Quadro 1 – Competências dos Órgãos quanto ao TMC

<b>Tipo de Modal/ Competências</b>	<b>Dutoviário</b>	<b>Rodoviário</b>	<b>Ferrovário</b>	<b>Aquaviário</b>	<b>Aéreo</b>	<b>Multimodal e integração entre os modos</b>
<b>Formuladores e implementadores de políticas públicas de transporte</b>	MT, ANP, ANTT <sup>2</sup>	MT, ANTT, DNIT	MT, ANTT, DNIT, VALEC	MT, SEP/PR, ANTAQ	SAC/PR, Ministério da Defesa, ANAC, Infraero	CONIT, MT, SEP/PR, SAC/PR, DNIT, ANTT, ANAC, ANTAQ, EPL
<b>Aspecto Tributário- ICMS<sup>3</sup></b>	CONFAZ e Receitas Estaduais					
<b>Controle Aduaneiro</b>	RFB					
<b>Seguros</b>	CNSP SUSEP					

Fonte: ANTT, 2014

O quadro acima é explicado pelo órgão da seguinte forma:

A formulação de políticas nacionais de transporte compete ao CONIT definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implantados pelos órgãos reguladores de transportes terrestres e aquaviário, vinculados ao MT, e pelo órgão regulador de transporte aéreo, vinculado ao Ministério da Defesa.

Nesse âmbito, também foram instituídos o Conselho de Aviação Civil - CONAC, em 2000, a Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR, em 2007, e a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República - SAC/PR, em 2011.

A SAC/PR cabe desenvolver estudos relativos aos assuntos de avião civil e de infraestrutura aeroportuária, aeronáutica civil, logística do transporte aéreo e do transporte intermodal e multimodal.



A SEP compete basicamente à formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portuário.

Já o Ministério de Transporte - MT compete além de boa parte das funções que foram ditas acima há como sua responsabilidade a formulação, a coordenação, a supervisão das políticas nacionais, a participação no planejamento estratégico, o estabelecimento de diretrizes para sua implementação e a definição das prioridades dos programas de investimentos. A ele estão vinculadas as seguintes entidades: a) autarquias: DNIT; ANTT; ANTAQ; b) empresa pública: VALEC; c) sociedade de economia mista: CODOMAR.

A Empresa de Planejamento e Logística S.A – EPL presta serviços na área de projetos, estudos e pesquisas, a fim de subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no país.

Relacionado ao controle aduaneiro é de responsabilidade da Receita Federal do Brasil a documentação fiscal e os procedimentos exigidos para dos transportadores quanto a CTMC.

Quanto ao assunto sobre a cobertura securitária do TMC é a Superintendência de Seguros Privados – SUSEP como órgão regulador. E ainda atrelado a esta competência, está o Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP, no qual fixa as diretrizes e as normas da política de seguros privados e as características gerais dos contratos de seguros. (ANTT, 2014, p.7-9).

A competência da ANTT está atrelada em habilitar o Operador do Transporte Multimodal, em articulação com as demais agências reguladoras.

Com isso, foram reunidos os principais aspectos institucionais da multimodalidade de transporte junto a seus órgãos responsáveis. Portanto, feito essa explanação sobre as características, importância e aspectos institucionais da multimodalidade de transporte, no próximo capítulo será apresentado a teoria econômica que trata de assuntos relacionados à infraestrutura, para, assim, analisar os principais problemas da multimodalidade de transporte no Estado da Bahia, focando na questão do planejamento de longo prazo.

### 3 REFERENCIAL TEÓRICO

#### 3.1 ORIGEM E ASPECTOS DAS TEORIAS DA ORGANIZAÇÃO INDUSTRIAL

O surgimento da Organização Industrial se dá por volta dos meados do século XX, mais precisamente na década de 50. Esta teoria econômica se apresentou e se apresenta como uma contrapartida à limitação da microeconomia tradicional responder ou explicar problemas reais das empresas e dos mercados. Sabe-se que seu objetivo de pesquisa principal é “qual a natureza e qual é o funcionamento real das empresas, dos mecanismos de coordenação de suas atividades e, portanto, de seus mercados” (JESUS JUNIOR, 2009, p. 13).

Esse conjunto teórico mostra um entendimento da firma capitalista mais amplo que a teoria microeconômica convencional, no qual, esta última, trata a firma como um agente com decisões únicas e individuais; ou melhor, segundo Tigre (1998, p. 72), “a firma neoclássica é entendida não como instituição, mas sim como ator, com um status semelhante ao consumidor individual”.

A teoria da Organização Industrial vem para rebater o suposto neoclássico convencional de informação perfeita, passando a aceitar a ideia de informação assimétrica. Então, tomando como pressuposto a assimetria de informação, e, levando em conta, o modelo de firma moderna (separação entre propriedade e gestão), surge uma nova problemática, que recebe o título de “agente-principal”. Este conceito advém da problemática de monitoramento apresentado pela não detenção do principal (acionistas, empregadores, locatários, reguladores, proprietários) de informação completa acerca das circunstâncias e das preferências dos agentes (administradores, empregados, locadores, reguladores) (BRITO, 1999). Ou seja, quem é dono da empresa, ou de um determinado bem (como infraestrutura de transporte público) não tem as mesmas informações de quem a gerencia.

Então, para incentivar o ator (agente) a se comportar, ou seguir em consonância com o interesse do ator econômico (principal), entende-se que este último construa uma sistema de coordenação (contrato) motivando o primeiro (BRITTO, 1999). A grande questão dessa teoria dos contratos consiste na dificuldade no monitoramento dos atores econômicos, trazendo consigo o problema na formulação dos contratos. Britto (1999, p. 58-59) argumenta o seguinte sobre o assunto:

Em geral, existe dois tipos de restrições envolvendo o agente. A primeira consiste em uma restrição de participação, onde a utilidade do agente, ao aceitar o pagamento de incentivo, deve ser pelo menos igual ao seu nível de utilidade de reserva. A segunda restrição é a chamada de compatibilidade de incentivo, em que, para um dado esquema de incentivo escolhido pelo principal, o agente tomará a melhor ação para si próprio.

Indo mais adiante na temática, considerando a noção de estrutura de mercado mais usada na Organização Industrial, o modelo conhecido como “estrutura-conduta-desempenho”, desenvolvido originalmente por Mason (1939), e aprofundado por Bain (1969), traz consigo uma alternativa teórica de análise, descrição e interpretação da realidade, do seu meio e o de como se adapta as firmas à um determinado ambiente econômico, buscando, assim, manter-se no mercado. Tomando como partida esta teoria, Salgado (1997, p. 28) afirma:

**Condições básicas de oferta e demanda** (de um lado matérias-primas, tecnologia, durabilidade do produto, arcabouço legal, cultura empresarial, relações trabalhistas, etc. e, de outro, elasticidade de demanda, taxa de crescimento do mercado, produtos substitutos, sazonalidade, etc.) afetam a **estrutura do mercado**, caracterizado pelo número e tamanho das empresas, barreira à entrada, formato das curvas de custo, grau de integração vertical, diversificação, etc. Da estrutura de mercado, por sua vez, depende a **conduta das firmas**, em termos das práticas, cooperação interfirmas aberta ou tácita, políticas de preços, estratégias de propaganda e de lançamentos de produtos, investimento, gastos em pesquisa e desenvolvimento, etc. Finalmente, resulta da conduta das firmas o seu **desempenho no mercado**.

Para Tigre (1998), sabe-se que esses fatores interagem mutuamente, ou seja, o desempenho pode influenciar a conduta como, também, a própria estrutura de mercado envolvida, mostrando o quanto esses fatores se misturam e interagem entre si.

Além do que foi dito, Possas (1985) mostra que o conceito de estrutura de mercado pode se torna dinâmico devido a certas características como: ritmo de acumulação interna de lucros voltados para investimentos em expansão; grau de concentração de mercado e seus determinantes; transformações no modo de concorrência; inovação técnica; e a interligação com outras indústrias e com a economia em conjunto – que evoluem com o tempo graças às condições da concorrência. Estes aspectos irão dar um movimento e interpretação mais abrangente para a dinâmica da estrutura de mercado aqui abordada. Estas concepções entram em conflito com as interpretações tradicionais de estruturas de mercado, que têm como arcabouço conceitual elementos como: número de empresas concorrentes (monopólio à concorrência) e a existência de produtos homogêneos ou diferenciados (POSSAS, 1985).

Desenvolvendo e detalhando mais os conceitos, a Organização Industrial tem como estrutura de mercado de maior influência na dinâmica capitalista o oligopólio. Nesta estrutura de mercado há uma característica de suma importância, o surgimento de lucros acima dos normais, tendendo a se perpetuar em condições de inexistência de modificações das condições ambientais. Tais lucros, estão alicerçados em vantagens como tamanho, tecnologia e diferenciação de custos e/ou produtos associados à liderança e precedência no mercado, e não apenas na maior capacidade dos empresários, como revela a corrente “schumpeteriana”. (POSSAS, 1985).

E para tornar mais nítido o entendimento da estrutura oligopolista de mercado, é essencial a compreensão do conceito de concorrência, para entender o funcionamento da economia capitalista. Para isso, Possas (1999) diz que, o conceito de concorrência perpassa pelo entendimento de um processo seletivo que há em qualquer economia de mercado, pela qual as decisões de produzir tomadas privadamente devem necessariamente passar pela aceitação do mercado, para adquirir validade social. E por consequência, as firmas elaboram estratégias para manter e se expandir na economia capitalista, com a intenção de ter lucro.

Então, com o que foi dito, o aspecto fundamental da concorrência é a procura de vantagens competitivas cujo fim é a obtenção da maior quantidade de valor possível. Schumpeter já previa que esse caminho estaria fundado na conquista de monopólios temporários e ligado à possibilidade de obter lucros extraordinários. Logo, observar-se a relação entre monopólio e concorrência não pode ser vista como elementos necessariamente opostos, eles podem fazer parte de um processo de apropriação de poder de compra. Isso trás consigo a ideia de que:

O monopólio faça parte da concorrência não significa apoiar as chamadas práticas monopolistas, mas sim admitir que o poder não pode ser inteiramente expurgado da economia e, portanto, cabe aos organismos de poder legítimo da sociedade criar regulamentações também legítimas, que devem levar em conta uma das maneiras fundamentais pelas quais se cria poder econômico: a concorrência. (POSSAS, 1999 *apud* JESUS JUNIOR, 2009, p.16).

Com isso, o olhar sobre a estrutura de monopólio ou monopolista deve ser entendida com mais cuidado, principalmente no setor de infraestrutura, o qual perpassa pelo conceito de monopólio natural, sendo que essa mesma concepção pode ser regulamentada de forma equivocada, causando, assim, regulações problemáticas, como legislações antitruste sendo aplicadas em monopólios naturais. Mas isso é uma questão que será pormenorizada mais adiante.

Outro conceito que deve ser olhado sob a ótica da dinâmica é a competitividade, no qual quem é competitivo é aquele que obtém resultados significativos na procura permanente de novas fontes de lucros extraordinários, mantendo vantagens competitivas, com disputa eterna com seus concorrentes. Isto é, a busca por monopólios temporários, vantagens que deem lucros elevados, torna-se compulsório, pois quem não luta constantemente para ganhar terreno, corre o risco de perdê-lo (POSSAS, 1999).

Visto que, analisando o que foi descrito, as empresas mais competitivas seriam as que tomassem como estratégia as decisões mais viáveis ao padrão de concorrência setorial. Estes padrões são caracterizados com dois aspectos decisivos para análise da competitividade: são idiossincráticos de cada setor da estrutura e mutáveis no tempo. Então, pode se perceber que a competitividade está relacionada ao padrão de concorrência vigente no mercado específico considerado. “A competitividade é, portanto, função da adequação das estratégias das empresas individuais ao padrão de concorrência vigente no mercado específico”. (KUPFER; FERRAZ; HAGUENAUER, 1996, p.7).

Atrelado a isso, é necessário trazer a noção de poder de mercado para incrementar a análise da concorrência oligopolista aqui trabalhado. O poder de mercado consiste basicamente do poder econômico que é usado no âmbito do mercado. Para a teoria da Organização Industrial, o poder de monopólio é o sinônimo para o poder de mercado, e significa a capacidade de consolidar preços acima do nível de custos, tendo lucros acima do competitivo ou normal. (JESUS JUNIOR, 2009).

O poder de mercado, de acordo como foi apresentado, é um acontecimento normal no meio do processo competitivo, isto é, deixa-se um pouco de lado a noção de uma anomalia perigosa para a ideia do bem estar-social. Então, pode-se entender o poder de mercado como uma ferramenta de utilização variada, que não pode nem deve ser prejudgado em seu direcionamento potencial e, a partir disso, reprimido. Logo, a essência da análise, principalmente para a regulação antitruste, seria definir qual efeito do eventual aumento de preços decorrentes do poder de mercado se deseja reprimir ou prevenir (JESUS JUNIOR, 2009).

Outro conceito importante que compõe o poder de mercado são as barreiras à entrada. A concepção de barreiras à entrada tem uma forte conexão com a análise da concorrência. Para adquirir algumas vantagens, as barreiras à entrada são “levantadas”, mantendo assim um lucro acima do normal, sem despertar os interesses de novos concorrentes. As principais características deste conceito são duas: i) conformação do mercado como função da estrutura técnica e econômica da indústria e ii) a estrutura de mercado não mais como dada, e sim como resultado um processo plurideterminado, histórico e, em suma, aberto. (POSSAS, 1985).

Assim, os setores de infraestrutura podem ser analisados sobre a ótica da presença e magnitude das barreiras à entrada, sendo estas um guia significativo no que se refere à regulação deste setor, pois estas indústrias encontram equipamentos que pode ser considerados barreiras à entrada, pelo fato de apresentar alto investimento em capital intensivo e a inviabilidade técnica ou econômica de duplicação dessas instalações. Isso dá ao controlador poder de monopólio sobre determinado mercado. Então, é necessária uma regulação específica para tal setor. Isto será detalhado no tópico seguinte a este.

Na teoria dinâmica do oligopólio, as barreiras à entrada são um elemento constitutivo desta estrutura. Isto é, para ser considerada uma estrutura de mercado oligopolista, é necessário esta ter capacidade de deter a ameaça da concorrência externa e, com isso, preservar os benefícios que as vantagens diferenciais lhe conferem. (POSSAS, 1985).

Portanto, quando há poder de mercado, presume-se que o “grau de concentração do mercado é elevado e as barreiras à entrada são altas”. (JESUS JUNIOR, 2009, p. 19). É o que geralmente acontece no setor de infraestrutura, pois o mercado é detido por poucas firma e ainda existe instalações que difíceis de adquirir, bloqueando assim a entrada de outros concorrente e, conseqüentemente, levando a concentração do mercado.

Logo, o que foi dito até aqui, teve como intenção construir um referencial teórico para fundamentar as discussões das próximas subseções deste capítulo. Pois, o próximo ponto discutirá conceitos e características da indústria de rede e da doutrina das instalações essenciais, teorias de extrema importância para o entendimento de como o setor de infraestrutura funciona

economicamente, com também, para o entendimento da interrelação dos problemas em infraestrutura de transporte na Bahia com estes conceitos.

### 3.2 PRINCÍPIOS E CARACTERÍSTICAS DA ECONOMIA DE REDE E DA DOCTRINA DAS INSTALAÇÕES ESSENCIAIS

Os setores de infraestrutura, geralmente, podem ser explicados pelo conceito de *indústrias em rede*, em que seu fundamento básico consiste na concepção de um padrão de interconexão e compatibilidade entre unidades produtivas, sendo estas elementos essenciais para a operação eficaz das mesmas. Isto é, segundo Britto (2002), Fiani e Pinto (2002) existe exploração da multiplicidade da rede, envolvendo um princípio de organização espacial e territorial. Então, pode-se entender que:

Uma rede pode ser definida como um conjunto de pontos complementares ligados entre si por meio de links. Logo, seu ponto principal é a complementariedade entre pontos e links, isso quer dizer que, um serviço prestado por uma rede requer, necessariamente, o uso de dois ou mais componentes da rede (SAITO, 2013, p.199).

Por isso, a curva de demanda das indústrias de rede tem um comportamento diferente das indústrias tradicionais. “Em alguns pontos ela pode apresentar inclinação ascendente; isso quer dizer que, com a ampliação das vendas os indivíduos estarão dispostos a pagar mais pela última unidade do bem”. (ECONOMIDES, *apud* JESUS JUNIOR, 2009, p. 19-20). Ou seja, tem como característica a “utilidade marginal crescente com o aumento do número de unidades vendidas” (SAITO, 2013, p.201). Este efeito é causado pela ocorrência de externalidades de rede.

Logo, as indústrias em rede apresentam três aspectos no processo de funcionamento de seu modelo, segundo Fiane e Pinto (2002, p.519):

i) Externalidade de rede – o benefício de um usuário está atrelado à quantidade de usuários vinculados à rede. Esse elemento é considerado como uma falha de mercado. A primeira característica desse fenômeno é a complementariedade – a utilidade destes bens decorre de sua utilização em conjunto com bens complementares. Com isso, consumidores ganham sistemas do que produtos individuais. O segundo requisito parte da primeira característica: a compatibilidade entre os bens – isso quer dizer que a máxima eficiência do sistema decorreria da completa compatibilidade entre produtos de diferentes fabricantes.

**ii)** Importância das economias de escala – barreira à entrada: este ponto garante eficiência, pois, havendo mais produtores, pode ocasionar uma duplicação ineficiente da infraestrutura;

**iii)** Empresas que administram a rede podem ter um elevado poder de mercado devido a toda uma organização em torno da infraestrutura que gera tal situação.

Estes aspectos irão influenciar as firmas em sua tomada de decisão para manter o monopólio ou facilitar o acesso as infraestruturas. Abaixo isto é apresentado da seguinte forma:

Firmas cujos produtos apresentam a característica de complementariedade entre bens usados conjuntamente, criando assim externalidade de rede, muitas vezes devem enfrentar a seguinte disjuntiva estratégica: manter o monopólio sobre uma versão particularmente interessante de um dos produtos da linha, ou facilitar ao máximo a difusão de imitações, para que sua linha se torne o padrão dominante. (POSSAS, 1999 *apud* JESUS JUNIOR, 2009, p.20).

Com isso, na citação abaixo se verá as possíveis questões que as externalidades de rede podem gerar:

As externalidades de rede podem criar diversas barreiras à entrada nestes setores, protegendo redes dominantes contra a competição, e levando ao aumento de seu poder de mercado... a problemática dos efeitos de rede pode auxiliar a manutenção de monopólios, criando, muitas vezes, barreiras insuperáveis. (SAITO, 2013, p.211).

Logo, entende-se como caso especial de monopólio natural as indústrias em rede tem significativas barreiras à entrada.

Consequentemente, abre-se um espaço para que o Estado, implementando uma coordenação extra-mercado, coordene o processo de fixação de padrões e normas técnicas, bem como estabeleça condições apropriadas para a difusão de tecnologias de caráter sistêmico. Além disso, em setores como energia e transporte, a coordenação de decisões de ampliação da capacidade do sistema pode ser fundamental para evitar o surgimento de pontos de estrangulamento no futuro. (POSSAS; PONDÉ; FAGUNDES, 1997, p.44).

Portanto, entende-se que, as indústrias de rede apresentam barreiras à entrada, sendo estas – equipamentos ou infraestrutura pertencentes a um único controlador, que requer grandes investimento na sua obtenção, como também, ineficiente duplicação. Então, a literatura econômica classifica estas como instalações essenciais, termo que será melhor entendido abaixo, em conjunto com a aplicação da doutrina das instalações essenciais.

### *Doutrina das Instalações Essenciais*



As infraestruturas essenciais são mais uma das características que se apresentam nas indústrias em rede. A teoria que trata dessas infraestruturas é a doutrina das instalações essenciais (*essential facilities*) (JESUS JUNIOR, 2009, p.22). Para Langlois (2001 *apud* JESUS JUNIOR, 2009, p. 22), esta doutrina defende que “um monopolista que controla uma infraestrutura essencial deve fornecer acesso razoável, se possível, a essa instalação para outros concorrentes.”

Para justificar a aplicação da doutrina das instalações essenciais é necessário haver quatro requisitos:

1) um monopolista sob o controle das infraestruturas, 2) impraticabilidade econômica ou técnica de duplicação da infraestrutura, em questão, por parte dos concorrentes, 3) possibilidade de prover acesso à infraestrutura às firmas concorrentes, sem implicar prejuízo para seu controlador, e 4) negação, por parte do controlador, de fornecer acesso razoável aos demais concorrentes. (PINEDO *apud* VARGENS FILHO, 2001).

Estes, então, são os principais fatores que sinalizam o uso da doutrina das instalações essenciais para a utilização em casos de monopólios naturais.

Segundo Lipsky e Sidak (*apud* JESUS JUNIOR, 2009, p. 22), quem é proprietário da infraestrutura, possui poder de monopólio, sendo isso uma premissa básica para a aplicação da doutrina, tendo, também, a incorporação de alguns elementos:

Primeiro, certo grau de originalidade e de controle do mercado é inerente ao termo essencial. Segundo, a impossibilidade de grandes duplicações garante que a doutrina só se aplica às instalações para as quais não existe alternativa viável, ou que não podem ser reproduzidas. Finalmente, o termo *facility* conota uma estrutura física integrada ou posse de grande capital com um grau de vantagens de custos ou atributo único que, geralmente, confere poder de monopólio e controle de mercado, em virtude de sua superioridade para fins previstos. (LIPSKY; SIDAK *apud* JESUS JUNIOR, 2009).

A inapropriabilidade da aplicação dessa doutrina pode se dar nas circunstâncias em que há falta de poder monopólio aos proprietários das infraestruturas essenciais – existência de estruturas um pouco melhores como alternativa. Há, também, inadequação da doutrina pela possibilidade de ameaça de progresso técnico (propriedade intelectual) (LIPSKY; SIDAK, *apud* JESUS JUNIOR, 2009, p. 22).

Portanto, a necessidade de regulação que as instalações essenciais requerem é pela possibilidade da não existência de instalações alternativas podendo levar os proprietários das infraestruturas essenciais utilizarem seu poder de monopólio. A finalidade dessa regulação é de melhorar o desempenho econômico do mercado. A aplicação da doutrina deve girar em torno de uma análise de mercado, para desvendar se há opções para as instalações essenciais. Comprovando a existência de qualquer aspecto do mercado que bloqueie a ação do poder de mercado, opõe-se a aplicação da doutrina dos recursos essenciais (LIPSKY; SIDAK, *apud* JESUS JUNIOR, 2009, p.23).

Entretanto, a citação abaixo tenta mostrar que a regulação antitruste não é viável para as instalações essenciais:

As verdadeiras instalações essenciais são inerentemente impermeáveis às soluções fundamentadas pelas regras antitruste, que proíbem comportamentos anti-competitivos em mercados onde a rivalidade entre fornecedores substitutos independentes possa existir... Esta ótica apresenta diversificados instrumentos pelos quais distorções de monopólio podem aparecer a partir da propriedade comum das instalações essenciais por parte dos concorrentes nos mercados, que são dependentes dos serviços prestados por essas instalações. O que não se pode esperar é a solicitação de expansão das instalações essenciais por parte dos proprietários destas, pois a expansão da capacidade pode causar a redução do total de lucro disponível, sendo mais viável para estes a permissão de acesso a uma parcela da propriedade. (LIPSKY; SIDAK, *apud* JESUS JUNIOR, 2009, p.23).

Logo, para regular esse tipo de estrutura é necessário:

... estar baseado no conceito de regulação plena de monopólios naturais com o objetivo de melhorar o bem-estar dos consumidores. Logo, as autoridades regulatórias devem estar preparadas para (1) democratizar o acesso às estruturas essenciais no mercado em questão, (2) regular os preços, termos e condições para prestação de tal acesso, e (4) efetivar a prestação do serviço da instalação expandida a quem procura-lo. Porém, a existência de assimetrias de informação entre regulado e regulador pode comprometer a busca pela eficiência econômica da indústria (LIPSKY; SIDAK, *apud* JESUS JUNIOR, 2009, p.24).

Partindo-se dessa teoria, pode-se relacionar os corredores regionais de transporte e os terminais intermodais de carga a instalações essenciais para o funcionamento do sistema multimodal de transporte de cargas, principalmente se tratando de ferrovias e hidrovias. Então é necessária uma abordagem do que seriam estas infraestruturas.

### *Corredores regionais de transporte*

Segundo Barat (1972) o conceito de corredores regionais de transporte é definido da seguinte forma:

... seguimento do sistema de transporte, ligando áreas ou polos entre os quais ocorre, ou deverá ocorrer em futuro próximo, intercâmbio de mercadorias de densidade tal que justifique a adoção de modernas tecnologias de manuseio, armazenagem e transporte... Exigem aplicações intensivas de capital, mas proporcionam reduções significativas nos custos de transferências de mercadorias.

Ainda complementando, Barat (1972) mostrando alguns pontos da conceituação dos Corredores de Transporte:

Os Corredores de transporte que, em última análise visam à implantação de infraestruturas e sistemas operacionais modernos para o transporte, manuseio e armazenagem e comercialização dos fluxos densos de mercadorias (minérios, cereais, petróleo e derivados e, mesmo, grande partidas de carga geral unificada) permitirão, do ponto de vista do mercado interno, uma crescente integração dos grandes centros industriais e suas áreas adjacentes às regiões abastecedoras de matérias-primas e alimentos. Por outro lado, com relação às exportações, a racionalização e a integração das diferentes etapas do processo de escoamento propiciarão ao país a possibilidade de participar, em condições competitivas, de frentes dinâmicas do mercado.

Portanto, o foco da criação dos corredores de transporte são dois vetores: i) desenvolvimento, ampliação e integração do mercado interno e ii) maior competitividade das exportações no mercado internacional. Esses são os vetores de importância dos corredores de transportes para uma economia e seu sistema de distribuição de mercadorias.

Sendo este tipo de instalação um fator essencial para o funcionamento da infraestrutura de transporte, no âmbito de distribuição das estruturas básica, como também, para o pleno funcionamento de um sistema multimodal de transporte. Então, quem detêm esta estrutura passa a ter poder de mercado sobre essa economia, sendo assim viável, incluí-la no conceito de indústrias em rede e, também, na aplicação da doutrina das instalações essenciais, para analisar este tipo de infraestrutura.

Com isso, a criação dos corredores de transporte tem que passar pela coordenação feita pelo Estado, planejando tanto seus investimentos iniciais, como também a ampliação das estruturas existente de acordo com as projeções de crescimento da demanda.

### *Terminais intermodais*

Os terminais intermodais normalmente são centros de armazenagem e de movimentação de cargas de um modal para o outro, por exemplo, os portos são terminais intermodais, pois neles há armazenagem de cargas e movimentação destas do modal marítimo para o terrestre e vice-versa.

Para o sistema multimodal de cargas estes terminais são pontos chaves para seu funcionamento adequado, pois, a partir destes dar-se-á a troca da carga de um modal para outro, trançado, assim, diferente rota de distribuição de mercadoria, interligando os diferentes corredores regionais de transporte. Então, essa infraestrutura pode ser considerada como uma instalação essencial para o funcionamento adequado do STM.

Como pretende-se abordar a questão da construção dessas instalações, é necessário, no tópico seguinte trazer alguns conceitos sobre planejamento estratégico de longo prazo para investimento em infraestrutura, abordando sua importância no processo de elaboração, coordenação e execução destes equipamentos. Pois um planejamento deste nível, sendo feito de forma inadequado, não conciliando os diferentes interesses e atores envolvidos, podem causar problemas como: dificuldades na atração do setor privado para participar da construção de tais obras, como também, do gerenciamento dessas infraestruturas aqui citadas, já que o investimento público se encontra com dificuldade para ser aplicado.

### 3.3 PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO NO SETOR DE INFRAESTRUTURA

Hoje os elementos chaves para o investimento de longo prazo em infraestrutura é o planejamento estratégico de longo prazo, cuja metodologia aqui usada é a que contém o ambiente político na criação, elaboração, coordenação e execução do projeto. Esse tipo de planejamento é conhecido como Planejamento Estratégico Situacional (PES). Ele consiste na introdução de um outro elemento na hora de se planejar, estes seria o elemento político, ou conflito de interesse dos atores envolvidos no planejamento, no uso e propriedade de projeto.

Então, Pinh, Benedito e Sabbatini (2012) fazem uma explanação sobre o PES:

No enfoque situacional, o planejamento é realizado por atores que têm interesses específicos, explicações diferentes da realidade, e cada perspectiva estará marcada, condicionada, limitada pela inserção particular de cada ator. Dessa forma, o planejamento tem que incorporar a perspectiva política como forma de lidar com as resistências de outras forças presentes na realidade.

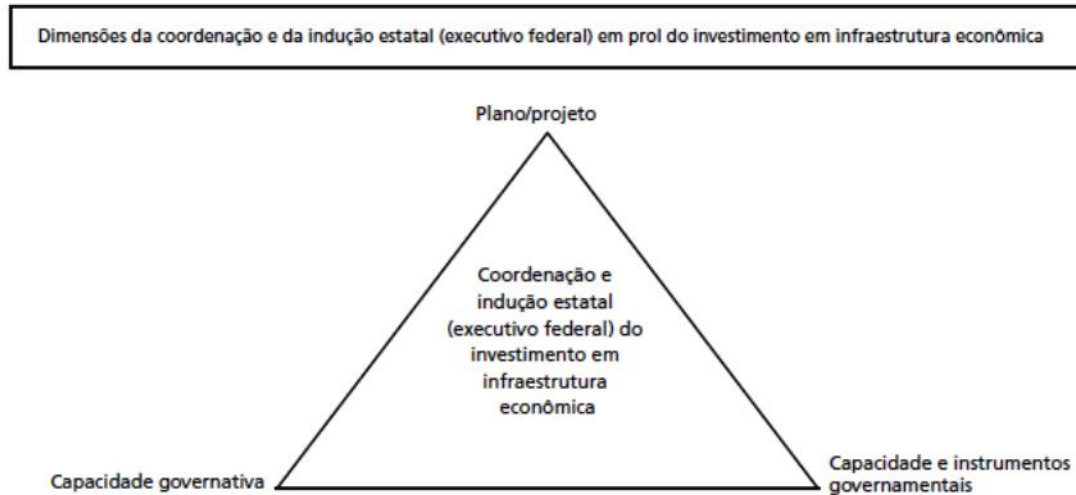
Os principais aspectos conceituais para a utilização do PES, segundo o mesmo estudo apresenta-se de seguinte maneira:

i) o ator que planeja não tem assegurada sua capacidade de controlar a realidade, visto que isto dependerá da ação de outros atores; ii) existe mais de uma explicação para a realidade, em função da heterogeneidade da visão dos vários atores envolvidos; iii) vários atores sociais se enfrentam, com objetivos conflitantes; iv) O poder é escasso, e o planejamento deve sistematizar o cálculo político e centrar sua atenção na conjuntura; v) a incerteza é predominante; vi) o governante lida com problemas no tempo e com soluções que se encontram abertas à criação e ao conflito. (PINHO; BENEDITO; SABBATINI, 2012).

Analisando esses aspectos, percebe-se que o PES tem um aporte mais realista perante a criação de projetos e a coordenação destes. Pois, o foco desse modelo de planejamento é ouvir e conciliar os diferentes interesses de agentes envolvidos no planejamento e no uso do projeto, para que assim possa-se planejar de forma mais condizente com a realidade, principalmente quando o assunto é infraestrutura. No qual, nesta há a necessidade de atração de grandes financiamentos para a idealização, planejamento, coordenação, execução e manutenção das obras, já que essas são de valores elevados.

Em termos práticos, o Planejamento Estratégico Situacional se configura da seguinte forma, conforme o diagrama a seguir:

Figura 1: Dimensões da coordenação e da indução estatal (executivo federal) em prol do investimento em infraestrutura econômica



Fonte: MATUS, 1996

A descrição de cada vértice da figura será explicada abaixo:

- 1) Plano ou projeto: expressa as metas e as diretrizes que norteiam a administração pública;
- 2) Capacidade e instrumentos de governo: competência técnica, nos recursos financeiros disponíveis e no aparato estatal de regulação e incentivos;
- 3) Capacidade governativa: capacidade de articulação política do gestor com os demais agentes de alguma forma envolvidos ou afetados pelo plano, quer seja no âmbito interno (burocracia e agências de governo) ou externo (sociedade civil, agentes econômicos, firmas ou grupos econômicos) à administração. (PINHO; BENEDITO; SABBATINI, 2012).

Portanto, por meio do PES se analisará a situação do planejamento de longo prazo em infraestrutura de transporte do Estado da Bahia, procurando apresentar se há planejamento de qualidade e se todas as partes envolvidas (governo, usuários e operadores logísticos) são ouvidas para contribuir na criação de um plano logístico conciso para a região.

## **4 DIAGNÓSTICO DA MULTIMODALIDADE DE TRANSPORTES DE CARGA NA BAHIA**

Sabe-se que a logística de transporte baiana convive com gargalos nos diferentes modais. E isto vem elevando os custos das mercadorias comercializadas nacionalmente e internacionalmente. Esses custos são chamados de Custo Brasil. Levando em conta este problema, aqui se fará um levantamento dos principais problemas que o transporte de cargas baiano sofre, principalmente, quanto às questões relacionadas à sinergia do uso dos diferentes modais de forma integrada para o deslocamento das mercadorias, ou seja, os serviços do sistema multimodal de transporte de cargas.

Assim, o foco da análise deste capítulo será corredores de transporte de cargas e terminais intermodais de cargas, pois se pretende investigar se há ou não tais instalações para viabilizar e incentivar o crescimento dos serviços de transporte multimodal de cargas na Bahia numa escala produtiva mais ampla.

Com isso, no próximo tópico, irá se listar as principais oportunidades de investimentos estratégicos em obras de infraestrutura de transporte de cargas para o Estado, visando apresentar as instalações essenciais para o funcionamento eficiente do sistema multimodal de transporte.

E no último ponto serão apresentadas entrevistas com a visão de alguns especialistas em transporte e logística, usuários da malha de transporte e setor público, principalmente, o responsável pelo desenvolvimento e planejamento do setor de transporte na Bahia. Essas entrevistas terão como foco o planejamento feito pelo Estado, como também, o ambiente regulatório do setor.

### **4.1 OPORTUNIDADES DE INVESTIMENTOS NA BAHIA**

O estado baiano vem apresentando diversas sub-regiões como novos motores do desenvolvimento econômico em seu território, no qual vem movendo a dinâmica socioeconômica regional. Esses novos motores econômicos são setores como o agropecuário e o de extração mineral, que são distribuídos nas seguintes zonas: Oeste baiano (produção de

soja, milho e algodão), Juazeiro (cultivo de frutas e cana de açúcar), Caetité (extração mineral) e o Litoral Sul (produção cacaueteira e de eucalipto para produção de celulose). Estas sub-regiões e suas diferentes produções demandam uma infraestrutura logística mais eficiente, principalmente, quando se tratar de custos de transporte. O transporte multimodal é uma alternativa para atender as necessidades destas novas economias, mas para tal serviço ter liberdade de desenvolvimento mais rápido na Bahia, é necessários investimentos na construção de corredores de transportes de cargas e terminais intermodais para viabilizar o transporte de longas distâncias e o manuseio das cargas de um modal para o outro de forma rápida, eficaz e eficiente, criando assim diversas rotas para o transporte das mercadorias pela região e pelo mercado internacional.

Segundo Agenda-Mínima, elaborada pela Associação dos Usuários dos Portos da Bahia (USUPPORT) no ano de 2014, feita para auxiliar os órgãos governamentais no planejamento de transporte e execução de obras, foi apresentado as principais necessidades dos usuários da infraestrutura de transporte da Bahia da seguinte forma:

Os portos organizados, onde estão localizados os melhores e adequados sítios, necessitam, de forma geral, triplicar as suas capacidades. Além de ser necessária a implantação de novas rodovias, as principais existentes devem ter suas capacidades aumentadas. As ferrovias devem merecer especial atenção, para atender os grandes volumes de cargas, os extensos trajetos e, sobretudo, a retirada de carretas dos congestionamentos das estradas, tendo como principal objetivo a melhoria da segurança. (USUPPORT, 2014).

Nesta agenda evidencia-se as principais obras de infraestrutura logística que o empresariado baiano necessita para adquirir melhores serviços de transportes no estado em termos de custos e velocidade de entrega.

Por isso, logo abaixo, irá se analisar os possíveis corredores de transporte do Estado e os terminais multimodais. Mas antes será apresentado os programas de investimento e financiamento público dos diferentes modais de transportes da região.

Então, segundo o Ministério de Transporte (MT), no *1º Fórum Bahia Econômica*, os investimentos em obras de infraestrutura na Bahia estão sendo feitos ou em processo de concessão pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e pelo Programa de Investimento em Logística (PIL). Em sua grande maioria, os investimentos são financiados com



dinheiro público concedido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Abaixo os programas serão detalhados.

#### *Investimento em Rodovias*

Em rodovias, pelo PAC há construção e pavimentação de 1130,6 km, destes, 374,8 km estão concluídos e 97,5 km, em andamento, faltando licitar 658,3 km. Para adequação e Duplicação há 852 km a licitar. Na construção de travessias, contornos e pontes têm-se 21 km, sendo 6 km concluídos e 15 km em andamento. Na Manutenção das rodovias existentes no Estado há 4,6 mil km, 4.207 km contratados e em andamento na fase de elaboração de projetos e licitações para 100% de cobertura (BRASIL, 2013).

Segundo o MT, no PIL, a rodovia que é foco de possíveis investimentos é a BR-101/BA, com concessão de 772 km que vai do entroncamento da BA-698 até Feira de Santana. Estima-se um valor de 4,6 bilhões para implantação e manutenção. (BRASIL, 2013).

As concessões rodoviárias na Bahia estão divididas entre duas estradas, segundo o Ministério dos Transportes (BRASIL, 2013): concessão de 680,6 km nas BRs 116/324 – Salvador - Feira de Santana - Divisa BA/MG. Sendo a Via Bahia uma dessas concessões concluída, porém vem apresentando um estado de má conservação e sofre processos judiciais relacionados à falta de manutenção e de investimento em ampliação (BRASIL, 2013).

Segue-se, também, a concessão de 17,5 km na BR-101 do entreposto da BA-698 – Divisa BA/ES. Investimentos previstos de R\$ 100 milhões, segundo o MT (BRASIL, 2013).

#### *Investimento em Ferrovias*

Quando se trata em ferrovias na Bahia, o foco do PAC é a construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL). Esta ferrovia é um bom exemplo de corredor de transporte que vem sendo construído no território baiano, apresentando no seu projeto terminais intermodais ao longo da linha, pelo menos é o que estava previsto. Pretende-se construir 1.022 km de linha ferroviária, dos quais 537 km já estão em execução, porém essa ferrovia já apresenta um atraso de quase 4 anos para seu término, pois o fim de sua construção estava previsto para o ano de 2013, atualmente a sua conclusão está prevista para 2017.

Com o PIL, previa-se para a Bahia a concessão de 1.260 km de ferrovias, no qual se buscava um investimento de 11,24 bilhões de reais para implantação e manutenção. Estas se encontram em estudo ou fase preparatória para licitações, que estavam previstas para o primeiro semestre de 2014 (BRASIL, 2013).

#### *Investimento em Hidrovia*

A principal hidrovia baiana é a Hidrovia do São Francisco, com extensão de 1.371 km, trecho navegável entre Ibotirama – Juazeiro/Petrolina. Pelo PAC, pretende-se investir em obras de dragagem e em Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA. O custo total estimado é de R\$ 12,3 milhões. Esta hidrovia é de suma importância para o funcionamento do sistema multimodal para o Estado, pois é, também, um importante corredor de transporte de cargas que poderá fazer uso de terminais intermodais ao longo de seu curso, mas é pouco utilizada. Hoje sofre com o baixo nível das águas causado pelo assoreamento e estiagens, além de problemas político-institucionais, de planejamento integrado. No subtópico sobre obstáculos para o investimento em infraestrutura de transporte, isto será explanado.

Portanto, estes são os possíveis investimentos feitos pelos programas governamentais, cujo foco aqui apresentado é corredores de transporte e terminais multimodais de cargas. Abaixo serão listados alguns agrupamentos de portfólio de obras necessárias para a Bahia, com o intuito de facilitar o incentivo ao uso da logística integrada de transporte de cargas. Mas antes é necessário detalhar a metodologia adotada para a formulação destes.

#### **4.1.1 Metodologia**

O método utilizado para elaborar este portfólio é ancorado no conceito de agrupamento de projetos, o mesmo usado na formulação do portfólio de investimento do Programa Estadual de Logística de Transporte da Bahia (BAHIA, 2004). Este conceito traz a concepção integrada dos diferentes projetos, pois, assim, dá um melhor aproveitamento das sinergias tanto funcionais como financeiras das diferentes obras. Então, a metodologia de agrupamentos vem para trazer uma combinação harmônica dos projetos em infraestrutura. Com isso, as motivações para exploração destas interações seriam:

a) redução de custos generalizados de transportes; b) contribuição ao equacionamento financeiro dos projetos; c) minimização de riscos envolvidos com a proposição de projetos isolados (mediante a garantia recíproca de alocação e mitigação de risco); d) substancial reforço ao marketing. (BAHIA, 2004).

Tomando como proposição de argumentos as seguintes premissas:

a) existência de demandas específicas por transporte a atender; b) as afinidades das cargas [...] às modalidades de transporte/movimentação em terminais contemplados nesses agrupamentos; c) a existência de potencial de sinergia entre os projetos; d) o compartilhamento de áreas de influência geográfica e econômica. (BAHIA, 2004).

Portanto, o que direciona a ideia de agrupamento é construir um sistema capaz de mostrar melhores respostas do que um desempenho isolado das partes que o compõem (BAHIA, 2004). Ou seja, trazer uma visão orgânica das ligações ou interações entre os diferentes projetos.

Assim, os agrupamentos serão apresentados nas seguintes categorias: *direção Leste-Oeste; direção Norte-Sul; e Foco em Terminais* (BAHIA, 2004), lembrando que, as obras aqui priorizadas serão os corredores de transportes e terminais intermodais ainda não construídos ou não concluídos.

### **Agrupamento Leste-Oeste**

Este agrupamento tem como foco a distribuição de grãos agrícolas cultivados no oeste baiano para a exportação no comércio internacional, identificando uma nova e atraente via de transporte para estes fluxos de cargas (BAHIA, 2004).

- *Exportação – Hidrovia do São Francisco*

Este agrupamento representa a junção de projetos relacionados aos projetos da Hidrovia São Francisco e a Ferrovia Linha BA-PE (FCA), que possibilita a constituição de um sistema multimodal hidro-ferroviário. O investimento nos projetos da hidrovia e da ferrovia totalizam aproximadamente R\$ 1,5 bilhões.

Quadro 2: Corredor de Exportação - Hidrovia do São Francisco

Nome	Modal	Valor Investimento	Fonte Financiamento	Modelo de Financiamento	Status (Abr-12)
Retificação do Traçado da FCA entre Juazeiro e Aratu	Ferrovia	R\$ 1.284.050.000,00	A ser definido	A ser definido	Idealizado

Dragagem da Hidrovia São Francisco entre Pirapora e Juazeiro	Hidrovia	R\$ 133.000.000,00	PAC 2	Público	em obras*
Construção de Terminal de Grãos Hidroviário em Barreiras (BA)	Hidrovia	R\$ 30.000.000,00	A definir	A definir	Idealizado
Construção de Terminal de Grãos em Ibotirama (BA)	Hidrovia	R\$ 30.000.000,00	A definir	A definir	Idealizado
Construção de Terminal de Grãos Hidro-Ferrovário em Juazeiro (BA)	Hidrovia	R\$ 30.000.000,00	A definir	A definir	Idealizado

Fonte: Macrologística, CNI/ Elaboração própria, 2016

O direcionamento desse agrupamento está relacionado aos grãos do Oeste, focando nas exportações e abastecimento da RMS, pois os custos com somente o uso do transporte rodoviário são altos, gerando assim perda de competitividade do produto. Com isso, a Hidrovia do São Francisco interligada a Ferrovia Linha BA-PE auxiliaram para reduzir os custos com transporte e proporcionará ganhos de competitividade aos produtos da região. Inclusive o sistema poderá ser utilizado para o transporte de fertilizantes para as misturadoras deste território (BAHIA, 2004), sendo que, estas duas vias são corredores de transporte estratégicos para o desenvolvimento do sistema multimodal na Bahia, tendo em seu curso terminais intermodais (ver Quadro 2).

- *FIOL - Porto Sul*

As construções da Ferrovia de Integração Oeste-Leste e do Porto Sul são um agrupamento que será outra opção multimodal para o transporte de grãos e minérios. Com o modal ferroviário pode se reduzir os custos com transporte, tendo em seu curso terminais intermodais em alguns pontos, e com o novo terminal portuário em Ilhéus (Porto Sul) se reduz também a distância média de transporte para produtos comercializados internacionalmente (BAHIA, 2004).

Esta alternativa tem o uso do modal ferroviário na ligação com centro-sul e sul do Estado. Os investimentos podem totalizar entorno de 11 bilhões de reais, veja o quadro a seguir.

Quadro 3: Corredor FIOI-Porto Sul

Nome	Modal	Valor Investimento	Fonte Financiamento	Modelo de Financiamento	Status (Abr-12)
Construção do Terminal Rodo-Ferroviário em Barreiras (BA)	Ferrovias	R\$ 30.000.000,00	A ser definido	A ser definido	Idealizado
Construção da FIOI entre Barreiras e Ilhéus	Ferrovias	R\$ 4.200.000.000,00	PAC	Público	Em obras*
Construção do Terminal Rodo-Ferroviário em Caetitê	Ferrovias	R\$ 30.000.000,00	BAMIN	Privado	Projetado
Construção do Terminal Rodo-Ferroviário em Brumado	Ferrovias	R\$ 30.000.000,00	A ser definido	A ser definido	Idealizado
Construção da FIOI entre Figueirópolis e Barreiras	Ferrovias	R\$ 3.230.000.000,00	A ser definido	Público	Projetado
Construção do Terminal Rodo-Ferroviário em Luiz Eduardo Magalhães (BA)	Ferrovias	R\$ 30.000.000,00	A ser definido	A ser definido	Idealizado
Construção do Porto Sul Bahia em Ilhéus-BA	Porto	R\$ 3.400.000.000,00	Governo Federal, estadual e BAMIN	Público-Privado	Projetado

Fonte: Macrologística, CNI/ Elaboração própria, 2016

### Agrupamento Norte-Sul

Aqui os agrupamentos irão atender a diferentes fluxos de cargas com origem ou destino Bahia, cuja direção geral é norte-sul, diferente dos agrupamentos oeste-leste que tinham como foco a produção de grãos do oeste-baiano.

- *Ligação Ferroviária Camaçari-Paulínia (SP)*

Este agrupamento é composto das linhas ferroviárias BA-MG e BA-SE da Ferrovia Centro-Atlântica - FCA, formando, assim a Ligação Ferroviária Camaçari-Paulínia. Os investimentos podem totalizar aproximadamente R\$ 2,4 bilhões.

Quadro 4: Ligação Ferroviária Camaçari-Paulínia (SP)

Nome	Modal	Valor Investimento	Fonte Financiamento	Modelo de Financiamento	Status (Abr-12)
Construção da Variante Ferroviária entre Camaçari e Aratú	Ferrovia	R\$ 140.000.000,00	PAC 2	Público	Em andamento
Recuperação do Ramal Ferroviário no Porto de Aratu	Ferrovia	R\$ 20.000.000,00	A ser definido	A ser definido	Planejado
Construção do Contorno Ferroviário de São Félix	Ferrovia	R\$ 88.320.000,00	A ser definido	A ser definido	Idealizado
Recuperação da Transnordestina/FCA entre Recife e Salvador	Ferrovia	R\$ 2.167.910.000,00	A ser definido	A ser definido	Idealizado

Fonte: Macrologística, CNI/ Elaboração própria, 2016

Este agrupamento corresponde à captação do fluxo da produção petroquímica, tendo como alternativa o transporte ferroviário de cargas, no qual este deslocamento é feito, atualmente, em sua maioria, pelo modal rodoviário. Com isso, “o fluxo de fertilizantes é igualmente viabilizado, em menor volume, assim como é de cargas diversas. Além de ser uma rota alternativa para o setor automobilístico”. (BAHIA, 2004, p.86).

- *Integração regional – Hidrovia São Francisco*

Tal agrupamento tem como foco “a implantação de um novo trecho da Hidrovia São Francisco, entre Carinhanha e Ibotirama, dois centros logísticos” (BAHIA, 2004, p.87). Totalizando um investimento de 223 milhões de reais.

Quadro 5: Integração regional – Hidrovia São Francisco

Nome	Modal	Valor Investimento	Fonte Financiamento	Modelo de Financiamento	Status (Abr-12)
Construção de Terminal de Grãos Hidroviário em Barreiras (BA)	Hidrovia	R\$ 30.000.000,00	A definir	A definir	Idealizado
Dragagem da Hidrovia São Francisco entre	Hidrovia	R\$ 133.000.000,00	PAC 2	Público	em obras*

Pirapora e Juazeiro					
Construção de Terminal de Grãos em Ibotirama (BA)	Hidrovia	R\$ 30.000.000,00	A definir	A definir	Idealizado
Construção de Terminal de Grãos Hidro-Ferrovário em Juazeiro (BA)	Hidrovia	R\$ 30.000.000,00	A definir	A definir	Idealizado

Fonte: Macrologística, CNI/ Elaboração própria, 2016

O aspecto relevante desses “projetos é a constituição da ligação hidroviária para outros Estados do Nordeste partindo-se de Minas Gerais”. Ainda há o auxílio ao transporte da produção de grãos do Oeste, atendendo ainda as necessidades de polos avícolas e de consumo em outros estados do Nordeste - Pernambuco e Ceará (BAHIA, 2004, p.87).

### **Agrupamento com Foco em Terminais Portuários**

- *Terminais Portuários de Salvador, Aratu e Ilhéus*

O foco deste agrupamento é para terminais portuários, para atender o fluxo de cargas da região e incentivar um maior desenvolvimento do transporte de cabotagem pelo extenso litoral baiano e nacional.

Quadro 6: Terminais Portuários de Salvador, Aratu e Ilhéus

Nome	Modal	Valor Investimento	Fonte Financiamento	Modelo de Financiamento	Status (Abr-12)
Construção do Pátio de Triagem no Porto de Aratu	Porto	R\$ 25.000.000,00	A ser definido	A ser definido	Planejado
Ampliação do Pêr do TGL do Porto de Aratu	Porto	R\$ 100.000.000,00	Governo Federal	Público	Projetado
Dragagem na Área do TGS II do Porto de Aratu	Porto	R\$ 49.000.000,00	Governo Federal	Público	Projetado
Ampliação do TGS II do Porto de Aratu	Porto	R\$ 100.000.000,00	Governo Federal	Público	Projetado
Duplicação do TPG do Porto de Aratu	Porto	R\$ 150.000.000,00	Governo Federal	Público	Planejado
Ampliação do Tecon 2ª fase no Porto de Salvador	Porto	R\$ 500.000.000,00	Tecon Salvador	Privado	Planejado

Ampliação do Quebramar no Porto de Salvador	Porto	R\$ 135.000.000,00	PAC 2	Público	Em obras**
Construção de Silos na Retroárea do Porto de Salvador	Porto	R\$ 50.000.000,00	Governo Federal	Público	Planejado
Ampliação do Cais do Porto de Salvador	Porto	R\$ 120.000.000,00	Governo Federal	Público	Planejado
Dragagem para 14 Metros no Porto de Ilhéus	Porto	R\$ 200.000.000,00	Governo Federal	Público	Planejado
Construção do Porto Sul Bahia em Ilhéus-BA	Porto	R\$ 3.400.000.000,00	Governo Federal, estadual e BAMIN	Público-Privado	Projetado

Fonte: Macrologística, CNI/ Elaboração própria, 2016

No Porto de Salvador, o direcionamento é para contêineres e cargas gerais ampliando assim a capacidade de movimentação das cargas gerais, principalmente conteneurizada, além da melhoria dos serviços prestados. “As intervenções do agrupamento gerarão uma redução no custo generalizado de transporte, com uma transferência significativa de carga geral do modo rodoviário para a navegação de cabotagem”. (BAHIA, 2004, p.94). Os investimentos podem totalizar R\$ 805 milhões.

O Porto de Aratu apresenta a necessidade de investimentos de R\$ 424 milhões, para atender às demandas crescentes de graneis líquidos e sólidos.

Com isso, estes projetos poderão viabilizar a redução do custo médio do transporte de cargas petroquímicas para o Sudeste, além de incentivar, também, o uso da navegação de cabotagem, ao invés do transporte rodoviário.

O Porto Sul abrangerá um porto com dois terminais e Zona de Apoio Logístico – ZAL, totalizando investimentos R\$ 3,4 bilhões de reais. Prevê-se a movimentação de 120 milhões de cargas em 25 anos. As cargas que poderão ser movimentadas neste porto serão:

O minério de ferro de diversas mineradoras, a soja do Oeste Baiano, parte da soja do Tocantins, fertilizantes, clínquer (matéria-prima para cimento após moagem), etanol, pedras ornamentais, entre outras. Ou seja, com o Porto Sul a Bahia passa a ter capacidade para estimular a produção e a exportar o que produz. (BAHIA, 2014).

Se boa parte deste seus projetos estivessem instalados, logo após a conclusão do PELTBAHIA(2004) até hoje, o sistema multimodal de transporte de carga baiano poderia estar



em funcionamento adequado atendendo a demanda hoje estrangulada, mas isso ainda não é possível. Então, na próxima seção mostrar-se-á as principais dificuldades para o real funcionamento deste sistema.

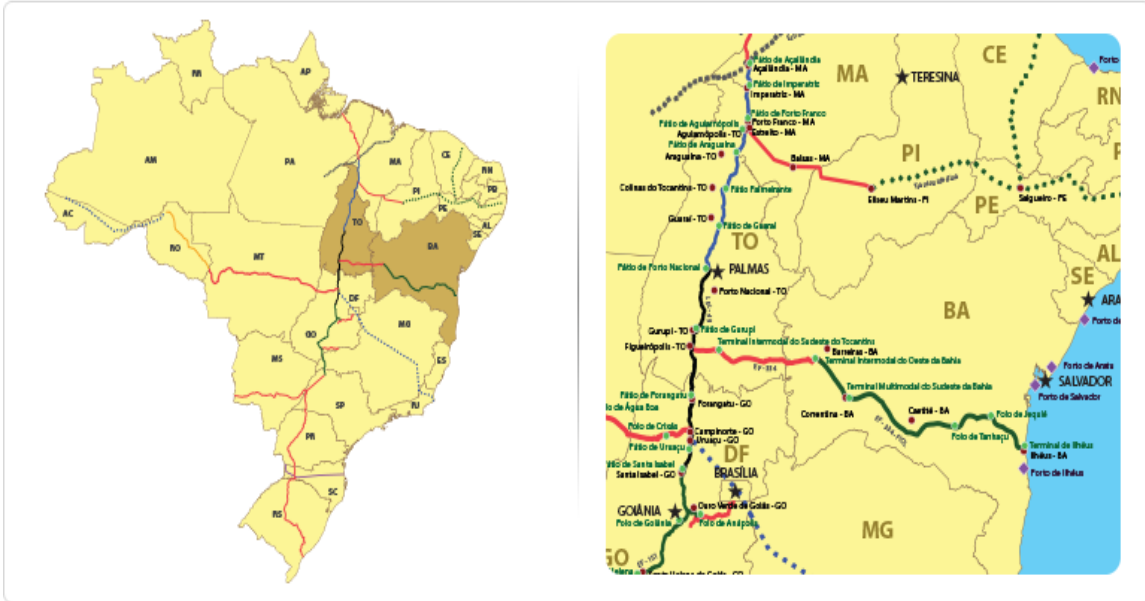
#### 4.2 OBSTÁCULOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO SMT DE CARGA NA BAHIA

Sabe-se que no Brasil as principais dificuldades para o desenvolvimento do transporte multimodal de cargas são questões burocráticas e tributárias, segundo o estudo *Entraves Burocráticos, Exigências Legais e Tributárias Do Transporte Multimodal* (2011), apresentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Mas em alguns Estados, além destes problemas, há outros, como a falta de instalações essenciais (infraestrutura como corredores e terminais intermodais de transporte de carga) suficientes para viabilizar o uso do sistema multimodal. Isso se dá pelo fato de que esta forma de transporte precisa de corredores de transportes de cargas (ferrovias e hidrovia) atrelados a terminais intermodais (ponto de tombo de carga – estrutura feita para mudança da carga de um modal para outro, para que assim, a carga possa trocar de um modal para outro com facilidade, tornando o transporte mais barato e rápido em termos de logística integrada). Então, estas instalações podem ser consideradas barreiras à entrada aos OTM's, pois o transporte multimodal só se torna viável se houver tais infraestruturas essenciais disponíveis para uso.

Logo, a Bahia é um dos estados inseridos nessa realidade descrita acima. Sua matriz de transporte privilegia o transporte rodoviário em detrimento dos outros modais. Então, como a região vai incentivar a multimodalidade sem ter, ao menos, acesso à outros modais de transporte e terminais multimodais para atender a demanda estrangulada?

O estado baiano tenta dar alguns passos para diminuir esta discrepância, isto é, obras como a construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) são tentativas de criar corredores que cortem o estado e possam dar mais dinâmica e alternativas a distribuição de cargas, atraindo assim investidores no transporte multimodal para operarem nessa infraestrutura. Mas, esta obra, como outros projetos, sofre com problemas de planejamento, coordenação e execução, que estão intimamente atrelados as dificuldades com que se encontra o planejamento realizado pelo estado no setor logístico e sua interação junto aos interesses da União.

Figura 2 – Ferrovia de Integração Leste-Oeste (FIOL)



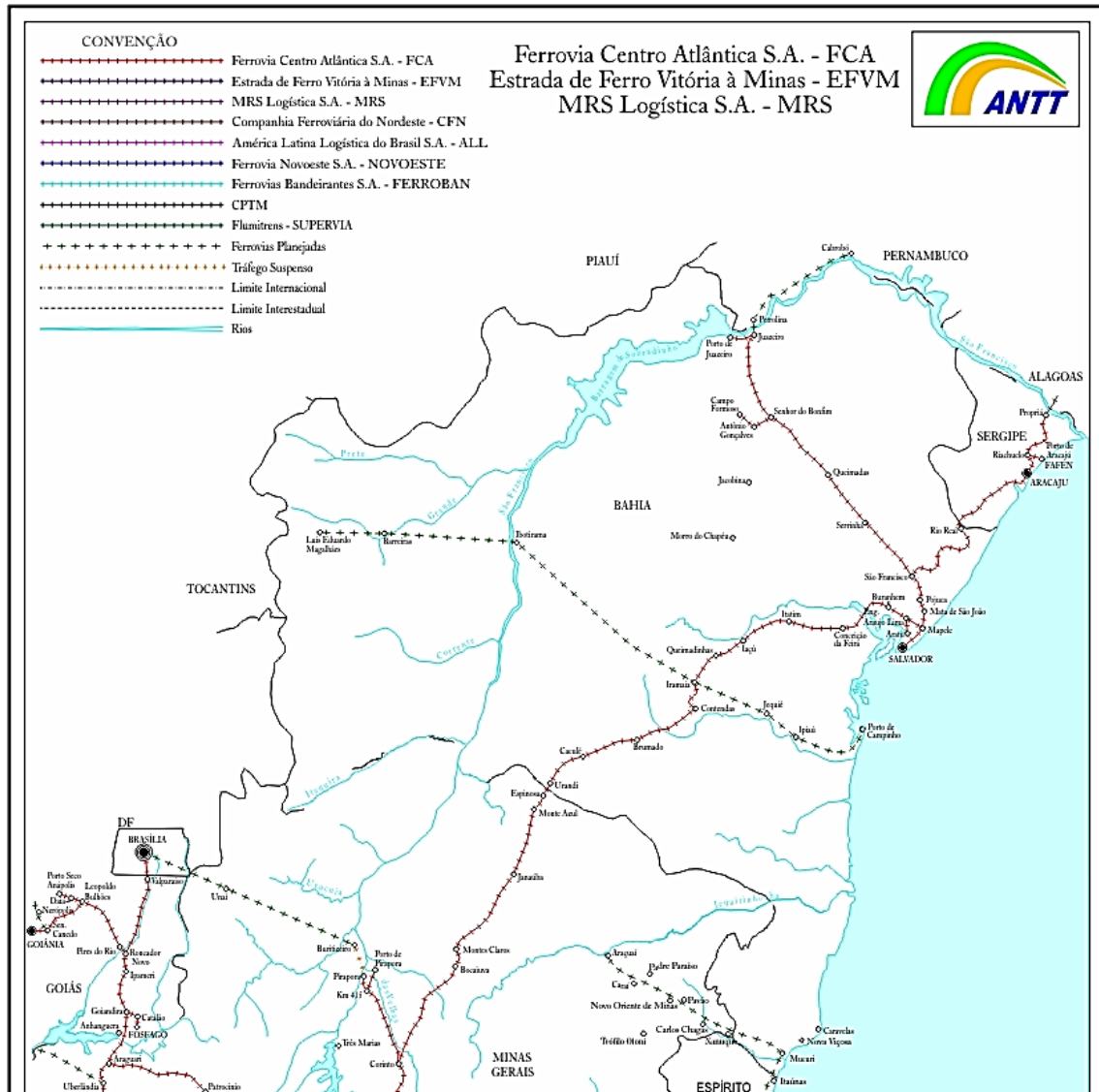
Fonte: VALEC, 2015

Inicialmente, a FIOL tinha sua conclusão marcada para 30 de julho de 2013, mas, agora, segundo o Secretário da Casa Civil do Estado da Bahia, durante *audiência pública na Comissão Especial da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) e Porto Sul*, as obras da FIOL estão previstas para serem concluídas em 2017; um atraso de praticamente quatro anos. (BAHIA NOTÍCIAS, 2015). Como uma obra dessa dimensão pode ter um atraso desse tipo? Esses atrasos em obras de infraestrutura, portanto, mostram um forte indício de que existem problemas com a elaboração, coordenação e execução do planejamento em infraestrutura de forma conjunta.

Segundo o Valor Econômico, na reportagem *Ferrovias na Bahia: onde os trilhos não chegam*, as obras da FIOL sofrem com problemas de licenciamento ambiental, conflitos com comunidades e fazendeiros em alguns trechos da obra, além do atraso com o lançamento dos editais para a compra dos trilhos. O descompasso da ferrovia baiana pode custar 2 bilhões de reais aos cofres públicos devido à falta de estrutura para escoamento da produção agrícola, segundo a mesma reportagem (SILVA, 2013). Se a execução do planejamento fosse feita, suavizando os imprevistos e riscos do empreendimento, tais problemas, em sua maioria, não aconteceriam.

Outro corredor de grande importância para o desenvolvimento do sistema multimodal baiano é a Ferrovia Centro-Atlântico, porém esta sofre com problemas de recuperação e adequação das vias. E mais recente, a negociação, entre governo baiano e a concessionária, para investimento em manutenção e readequação deste trecho encontra-se paralisada por mais dois anos e meios, devido a problemas na elaboração do PIL para a região (DIAS, 2015).

Figura 3 – Ferrovia Centro Atlântica S.A. – trecho Bahia



Fonte: ANTT, 2005

Outro vetor de grande importância para a ampliação e desenvolvimento dos serviços multimodais de transporte na Bahia é a Hidrovia do Rio São Francisco, considerada como um eixo de desenvolvimento para a região Nordeste. Esta hidrovia apresenta as seguintes características:

O rio São Francisco é totalmente navegável em 1.371 km, entre Pirapora (MG), Juazeiro (BA) e Petrolina (PE), para a profundidade média de projeto de 1,5 m, quando da ocorrência do período crítico de estiagem (agosto a novembro). Sem saída para o Atlântico, o rio São Francisco tem seu aproveitamento integrado ao sistema rodoviário e ferroviário da região. (DNIT, 2011).

Figura 4 – Hidrovia do rio São Francisco



Fonte: DNIT, 2015

Observa-se, então, que esta hidrovia possui um grande potencial para navegação interior, possibilitando para a Bahia mais um corredor de transporte de cargas, podendo, assim, baratear o frete de transporte para o mercado interno.

Mas o uso desta via sofre devido alguns obstáculos. José Machado, assessor especial do Ministério da Integração Nacional (MI), afirmou que todos reconhecem a necessidade de se desenvolver o modal hidroviário. Mas, este transporte apresenta obstáculos de natureza político-institucional e de planejamento integrado (CODEVASF, 2013).

Mesmo esta hidrovia sendo considerada um vetor chave para o desenvolvimento do Nordeste e da Bahia, ainda assim sofre com questões de planejamento e financiamento. Segundo a Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (CODEVASF, 2013), no seu estudo junto ao Banco Mundial, sobre o *Corredor Multimodal do São Francisco*, este projeto apresenta alguns obstáculos como: “as entidades públicas competentes não conseguem garantir orçamentos sustentáveis para os trabalhos necessários para que as operações de transporte da hidrovia sejam feitas em condições amplas” (CODEVASF, 2013).

Segundo Marcelo Teixeira e Décio Alves Barreto, da Icofort, empresa que desde 2004 utiliza o “Velho Chico” como meio de transporte de cargas, a hidrovia do São Francisco precisa receber investimentos em itens como construção de dragas e recomposição de matas ciliares para que assim a navegação se sustente na via (BASTOS, 2014).

E indo mais além, voltando à questão político-institucional, segundo Pompermayer, Campos e De Paula (2014):

... constata-se no setor hidroviário brasileiro a sobreposição de documentos (planos e orçamentos) de instituições (ministérios e secretarias). Contudo, trata-se de um setor relativamente pouco conhecido e explorado, tanto pelo poder público quanto pela iniciativa privada... Existe insegurança em tomar decisões sobre o que se tem pouco conhecimento, levando a falta de priorização. Neste sentido, setores mais ‘tradicionais’, como rodovias, ferrovias, aeroportos e portos, levam vantagem em termos de serem contemplados em planos e orçamentos. (POMPERMAYER; CAMPOS; DE PAULA, 2014).

Com isso, percebe-se que este corredor de transporte sofre principalmente com questões político-institucionais. Problema este que poderia ser revolido com planejamento claro e de forma integrada com outros modais, pois, um dos eixos do planejamento estratégico de longo prazo, segundo o modelo PES, está vinculado à coordenação dos interesses de diferentes

agentes, ouvindo, assim, os diversos lados que compõe a estrutura do planejamento. O governo Federal, com a criação da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) tenta reverter esse déficit de planejamento em infraestruturas logísticas, mas não vem apresentando resultados significativos para o problema.

Avançando na discussão e direcionando para o transporte marítimo, como já foi dito antes, a Bahia é um Estado privilegiado geograficamente, principalmente, pela grande extensão litorânea. Mas mesmo apresentando este diferencial, os portos da região vêm sofrendo com a baixa qualidade dos serviços portuários. Segundo a Usuport:

Desde 2004, a oferta de infraestrutura e serviços portuários é insuficiente ou obsoleta para atender a demanda dos usuários baianos, que usam os portos de outros estados ou acabam por transferir suas empresas para fora da Bahia, em razão de elevados custos aqui praticados. O fato é que a movimentação de cargas nos portos públicos ‘anda de lado’, sem evoluir, há uma década. Esta realidade necessita ser revertida em caráter emergencial, para criar um novo ambiente na logística portuária, condizente com o potencial econômico do estado. (USUPORT, 2014).

Percebe-se, então, que a Bahia já tem mais de 10 anos perdendo competitividade quando o assunto é portos. Este é um grande gargalo para o estado, prejudicando assim o escoamento da produção, a participação no comércio internacional e impedindo o desenvolvimento do uso do transporte multimodal de cargas pelo estado.

A Usuport ainda fala do Porto de Salvador e do que ele necessita para ampliar sua capacidade de movimentação de cargas para atender a demanda existente em sua Agenda-Mínima (2014):

O Porto de Salvador é uma infraestrutura privilegiada, com grande potencial de expansão, mas, atualmente, é subutilizado. É imperativo usar a capacidade total desta valiosa infraestrutura, com novo *layout*, permitindo a coexistência de no mínimo dois grandes terminais de contêiner. Mesmo após a ampliação do terminal existente, como era previsto na Agenda anterior, o Porto de Salvador ficou limitado a um berço dedicado a navios porta-contêiner. Assim, a oferta do número de serviços diminuiu ao longo dos últimos 14 anos. O tempo passou e as limitações provocaram efeitos perversos na competitividade da economia baiana. O travamento da capacidade de movimentar contêiner deixa a Bahia fora do jogo das cadeias produtivas globais. A mudança na legislação, que em princípio pareceu acelerar as soluções, passados dois anos, tornou-se um estorvo para novos investimentos, ampliações de negócios e o próprio crescimento do estado. (USUPORT, 2014).

Nesse trecho é demonstrado que, o Porto de Salvador foi perdendo sua importância devido à falta de ampliação de sua infraestrutura, ocasionando a escassez da oferta de serviços de qualidade no porto. Logo, segundo o mesmo estudo, é preciso para este porto uma licitação de um novo

terminal de contêiner, um retroporto e acesso ferroviário. Tomadas essas medidas, poderá dar uma nova dimensão ao porto soteropolitano, segundo a Usuport. Entretanto, a SEINFRA discorda da criação de um segundo terminal de contêineres no Porto de Salvador, pois não geraria uma redução da tarifa.

O Porto de Aratu, instalação de grande importância para a movimentação de granéis, vem sofrendo dificuldades em oferecer serviços de qualidade devido à saturação de sua capacidade de movimentação de carga. Com isso, a Usuport afirma o seguinte sobre o Porto de Aratu:

Todos os seus terminais se encontram com as capacidades de movimentar cargas saturadas desde 1998. Os efeitos são filas de navios para atracação, o que tem levado a recordes negativos sucessivos, como em 2013, quando chegou a 3.763 dias de espera, com elevados prejuízos para os usuários e a sociedade. Esta ineficiência é forte barreira ao desenvolvimento da Bahia, o que já levou empresas a deixarem o estado. (USUPORT, 2014).

A alternativa para solucionar este problema, segundo a Usuport (2014), é realizar um novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) para o porto, com novo *layout*, apresentando as seguintes intervenções: licitação dos píeres 1, 2 e 3 do Terminal de Granéis Sólidos (TGS); licitação do Terminal de Granéis Líquidos (TGL); e do Terminal de Produtos Gasosos (TPG). Estas são as medidas possíveis que se precisará para atender as necessidades da maioria dos usuários dos portos baianos, de forma que os serviços sejam proporcionados com qualidade desenvolvendo, assim, o porto.

E para maiores benefícios logísticos para o Estado, faz-se necessário mais terminais de contêineres na Baía de Todos os Santos.

Além das questões que envolvem os portos da Baía de Todos os Santos, há os problemas com a construção do Porto Sul (Ilhéus), que estava previsto para terminar em 2017, agora só em 2019.

Aqui, portanto, apresentou-se as principais dificuldades em infraestrutura que o Estado da Bahia enfrenta, para trazer um equilíbrio na matriz de transporte estadual, como também, alguns dos impedimentos para o uso efetivo e comum do uso do transporte multimodal de cargas pela falta das infraestruturas necessárias. Pois para que este sistema atraia OTM's para oferecer os serviços de transporte multimodal de carga é necessário ter corredores de transporte, como

ferrovias e hidrovias, cortando grandes distâncias, além de terminais intermodais como ponto concentradores de cargas.

Para trazer um ambiente de discussão mais ampla sobre o assunto, no próximo tópico, falar-se-á do planejamento estratégico de longo prazo e o ambiente regulatório em que a Bahia está inserida, mas sobre a ótica de alguns especialistas baianos, para assim detalhar e diagnosticar os principais problemas de atração ou falta de investimentos para a região, direcionando as questões para as instalações essenciais e o funcionamento de um possível sistema multimodal na região.

#### 4.3 PERSPECTIVAS SOBRE PLANEJAMENTO E REGULAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE NA BAHIA

O último programa de planejamento de longo prazo para a logística de transporte na Bahia foi o PELTBAHIA, organizado e apresentado no ano de 2004 pela Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia. Nesse plano há tanto um cronograma de projetos de curto prazo (emergencial), como de médio e longo prazo.

Entretanto, mesmo tendo um planejamento de transporte e logística desse nível, a Bahia ainda se encontra sem instalações essenciais (corredores de transporte e terminais multimodais) suficientes para desenvolver um transporte multimodal de qualidade. Mostrando, assim, que essa ausência é causada pela dificuldade que se tem em implantar o planejamento feito adequadamente, integrando os diferentes setores da sociedade, o próprio poder público e seus interesses. Isso dificulta a atração de investimentos e, também, a criação de modelos de financiamentos de longo prazo para a construção dessas instalações por meio da iniciativa privada.

Neste trabalho fez uma série de entrevistas com especialistas sobre o assunto para abordar o planejamento estratégico de longo prazo em infraestrutura de transporte e logística para o desenvolvimento de sistema multimodal de transporte de carga na Bahia. Nessas entrevistas se encontrará certas divergências entre os diferentes especialistas, mas em outros pontos se perceberá plena concordância. Haverá divergência de opiniões quando o quesito for



planejamento, porém existirá concordâncias tanto às críticas direcionadas ao PIL, como também, ao ambiente regulatório do setor de transporte.

Por meio dessas entrevistas se tentou trazer especialistas de cada modal de transporte, usuários da infraestrutura existente e do setor público. Com isso, neste capítulo tentar-se-á apresentar a opinião de cada um sobre o planejamento e o ambiente regulatório no setor de transporte na Bahia, lembrando somente que, o foco aqui são os corredores regionais de transporte e terminais intermodais (ou terminais de troca ou movimentação de cargas), pois todas as entrevistas foram formuladas baseadas no desenvolvimento, ampliação e construção dessas instalações. Além de, inserir o ambiente político ( conflito de interesses e diferentes atores) na composição deste trabalho.

#### **4.3.1 Perspectivas: planejamento estratégico de longo prazo**

Como foi dito acima, houve divergências de opiniões quando o assunto foi planejamento, principalmente o de longo prazo. Uns afirmaram que o Estado baiano não planejava em logística de transporte. Outros afirmavam que planejava, porém, os responsáveis (gestores) não o tinham como prioridade e, por isso, não executavam tais planos de acordo com o cronograma e acabavam abandonando-o. Embora, outros afirmassem que na Bahia se planeja muito, entretanto a União não leva em consideração esse planejamento para a formulação de políticas que integrem o sistema de transporte do estado com o resto da federação. Logo, assim é deixado de lado o atendimento aos interesses e às necessidades na demanda baiana por infraestrutura de transporte, sendo esta, essencial para o funcionamento ou possível desenvolvimento de um sistema multimodal de transporte de qualidade em seu território. Então, logo abaixo, irá se mostrar o que cada especialista apontou sobre o assunto.

- Paulo Roberto Villa – Diretor executivo da Usuport e especialista em portos

Segundo Villa (2015), há falta de planejamento adequado pelo Estado em âmbito geral (estadual e federal), pois falta a visão da necessidade de modificar o ambiente produtivo (infraestrutura) para se facilitar a produção. Na Bahia, o setor produtivo encontra barreiras para sua expansão e desenvolvimento devido à falta de infraestrutura básica para operação, neste caso, de uma logística de qualidade para atender a uma demanda crescente.

Ele ainda afirma que o Programa de Investimento em Logística (PIL), apresentado pelo governo federal, “não é um programa de logística... foi pobre na Bahia em todos os sentidos”, pois para haver logística são necessários fatores de integração entre sistemas, centros de distribuição, tanto da parte fiscal como tributária, fatores que o PIL não apresenta. Assim, percebe-se que a Bahia foi literalmente negligenciada nesse programa, com projetos que não atendem as necessidades prioritárias da região, pontua Villa (2015).

- Almir Ferreira dos Santos – Engenheiro especialista em rodovias e um dos formuladores do PELTBAHIA (2004)

Almir Ferreira, um dos formuladores do PELTBAHIA (2004), elogia muito tal programa, pois antes deste, não havia planejamento de logística na Bahia. “O PELT foi o primeiro no Brasil”, afirmou o especialista. Este programa esbarrou na não execução e falta de interesse dos governantes em dar continuidade, ou seja, “governantes nem sempre obedecem ao planejamento”, afirma Santos (2015).

Para Santos (2015), na Bahia “há planejamento, mas deveria ter um prazo mais dilatado”, quer dizer que, uma visão de longo prazo mais ampla. Ele ainda cita que, boa parte dos atrasos de algumas obras em execução na Bahia está atrelado à falta de entrosamento e planejamento entre órgãos envolvidos, ele dá o exemplo da FIOLE. E ainda afirmar que, o PIL é um mero programa publicitário, que não atende as necessidades prioritárias da Bahia.

- Rafael Vasconcellos – Engenheiro especialista em ferrovias

Em sua entrevista, Vasconcelos (2015) chamou a atenção aos pontos de conexões entre os diferentes modais de transporte, ou seja, “não é só fazer a FIOLE e o Porto Sul, tem que ter pontos de conexões muito bem trabalhados” (terminais multimodais de cargas). Pois, segundo o próprio, a construção deste tipo de infraestrutura é uma sinalização para a atração de operadores logísticos que queiram participar do setor. “Então, o planejador tem que tomar como estratégia técnica de promoção e atração de investimento essas conexões quando estiver planejando logística no Estado”, afirma Vasconcelos (2015). Logo em seguida, ele afirma que, “encontrar estas conexões concentradoras de cargas é um trabalho do Estado... uma questão de prioridade no planejamento, pois é responsabilidade e interesse do Estado e da sua própria promoção em termos de desenvolvimentos socioeconômico regional”. Mas “o governo do

Estado não está tão preocupado com tal setor... e não conversa com os operadores logísticos, usuários e etc... na hora de planejar” (VASCONCELOS, 2015).

Ele ainda levanta que, “o governo Wagner não tomou o PELTBAHIA (2004) como instrumento de planejamento... Tanto o governo de Paulo Souto quanto o de Wagner não concentraram esforços para atração das cargas da região Centro-Oeste para os Porto de Aratu e Ilhéus”. E ainda, para ele, “o Estado tem que planejar ouvindo o segmento produtivo, o que ainda faz pouco” (VASCONCELOS, 2015).

- Osvaldo Campos Magalhães – conselheiro da FIEB e coordenador do PELTBAHIA (2004)

“O PELTBAHIA (2004) foi praticamente abandonado pelo governo do PT. Projetos como a FIOF foram tocados, mas a Bahia se encontra em uma situação muito preocupante em relação a sua infraestrutura de transporte”, Magalhães (2015). Para exemplificar o descaso com a logística baiana, ele afirma o seguinte, “ se investiu muito em projetos mirabolantes como o da ponte Salvador-Itaparica, pois é um projeto excessivamente caro e com resultados duvidosos”. Afirmando ainda que, “na construção do antigo planejamento logístico do Estado houve uma comissão composta por integrantes do setor público, FIEB, Federação da Agricultura e outros para discutir e elaborar o programa proposto, havendo também um conselho superior que coordenava o PELT” (MAGALHÃES, 2015). Logo, houve interlocução entre os diferentes agentes envolvidos.

Segundo Magalhães (2015), é necessário manter uma visão de continuidade de projeto mesmo com a mudança de governos e gestões, evitando, assim, uma excessiva politização dos cargos. Pois, no Brasil, “o transporte não é tratado com devida seriedade, isto é, não é visto como setor estratégico para o desenvolvimento do país, região ou Estado”, afirma o especialista.

Magalhães (2015) também levanta críticas a incompletude do PIL para a Bahia, por exemplo, “a Hidrovia do São Francisco foi negligenciada... e a duplicação da BR101, que só será feita entre Feira de Santana/Gandú e Itabuna/Barreiras não foi concluída”. Isso mostra a divergência entre as necessidades prioritárias da Bahia e os programas de investimento apresentados pelo PIL.

- Murillo Mello – diretor de negócio da Columbia Nordeste

Para quem não conhece, a Columbia é um grupo brasileiro líder em soluções integradas na cadeia de suprimentos, ou seja, um complexo logístico. Mello (2015), também concorda que não haja planejamento de longo prazo em infraestrutura feito pelo governo estadual atual, pelos menos nada é exposto aos interesses da Columbia. Ele afirma que, “o modelo governamental no Brasil faz com que o investimento em planejamento logístico seja sempre deixado para segundo plano... O governo está preocupado com o horizonte de no máximo 4 anos (reeleição)”. Então, o diretor levanta que, “é necessário a criação de uma Lei que obrigue que parte do orçamento público seja voltado para a realização de investimento em logística de transporte”, pois, com tal regra, o problema de governabilidade e continuidade dos projetos de infraestrutura de transporte pelo Estado poderá ser apaziguado, sem sofrer interrupções com as mudanças de governos (MELLO, 2015).

Mello (2015) também faz críticas ao PIL para Bahia, pontuando que o programa está em “desalinhamento com o que o usuário precisa”.

- SEINFRA – Maria Amélia Amaral, superintendente de planejamento em logística de transporte.

Segundo a superintendente Amaral (2015), “o Estado da Bahia planeja bastante... tem um plano para todos os modais, plano específico para aeroportos e um plano hidroviário”.

Hoje o Estado baiano está desenvolvendo o Plano Diretor de Logística e Transporte (PDLT), com base lógica parecida com o PELT, mas com execução mais viável, mais dinâmico com atualizações anuais e revisão quinquenal, com um horizonte de 25 anos... e ver a questão dos modais em separado e integrada (multimodalidade), havendo assim uma série de simulações de viabilidade de rotas (AMARAL, 2015).

Quando a ela é indagado sobre – o planejamento ouviu os diferentes atores envolvidos antes da sua elaboração – é afirmado que, “houve mais de 100 entrevistas, mais ou menos 40% presencial, o resto foi por email e por telefone... Conversando-se com associações de classe e usuários das vias de transporte” (AMARAL, 2015). Coletando informações durante um ano e meio para gerar, posteriormente, um modelo. Porém não houve conversa com o ramo de armazenagem.

Justificando os problemas com o PIL, Amaral (2015) ainda relata que, “o diálogo com a Empresa de Planejamento e Logística S.A foi se esvaziando da discussão... Essa focou mais nas concessões deixando a questão de planejamento meio perdida... há a possibilidade do governo federal ter feito planejamento sem ouvir os Estados”, afirma a entrevistada. Por isso o PIL não atende as necessidades prioritárias da região. Ou seja, segundo Amaral (2015), “houve somente uma única reunião... não havendo um diálogo nosso com o governo federal... Ainda que, não se sabe quais critérios foram utilizados para a criação desse programa”.

A especialista ainda faz uma comparação entre a elaboração do antigo Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT) com o PIL, afirmando que, no primeiro “fomos muito ouvidos... tendo-se aproveitado uma série de pontos do PDLT que estava sendo elaborado pela SEINFRA”. Continuando, “o PIL só coletou informações, ele não as discutiu... pelos menos não com a SEINFRA”. Com isso, “o resultado do PIL não reflete nosso planejamento” (AMARAL, 2015).

Indo além, Amaral (2015) levanta alguns problemas que o PELT tinha, se comparado com o PDLT, pois o primeiro não previa atualizações, apresentava dificuldades com a sua atualização e revisão. Além de que, “o primeiro PELT não se tornou uma lei... diferente do que se pretende fazer com PDLT, pois a intenção é torná-lo um norteador de Políticas Públicas”, afirma a superintendente.

- SEINFRA - Mateus da Cunha Dias, diretor de Intermodalismo

“Antes de falar em multimodalismo é preciso falar em investimento em infraestrutura física”, (DIAS, 2015), quando se falar do sistema multimodal na Bahia, pois, o Estado baiano não apresenta equipamentos básicos como corredores de transportes (ferrovias e hidrovias) e nem terminais multimodais, pontua o diretor. Segundo Dias (2015), “são equipamentos ou instalações que não se encontram no Estado ou quando se encontram é de forma escassa ou reduzida”.

Dias (2015) também afirma que, a Bahia não é foco dos concessionários, pois o planejamento da região se encontrar a mercê do planejamento feito nacionalmente. Ou seja, mesmo que os órgãos técnicos do estado baiano cheguem a desenvolver seu planejamento, o mesmo estará dependente das decisões e planejamento da União, que nem sempre está em consonância com o da região.

Mais adiante, o entrevistado levanta críticas consideráveis em relação ao PIL. Para Dias (2015), “o planejamento feito pelo PIL meio que atropelou o planejamento feito aqui na Bahia, com relação a ferrovia sobre tudo”, pois a possível requalificação da malha antiga da FCA novamente foi deixada de lado, graças a falta de visão estratégica dos órgãos federais responsáveis pelo planejamento em infraestrutura logística. “Este projeto daria um impacto enorme na matriz de transporte de cargas baiana... podendo quadruplicar em alguns anos o volume de transporte neste trecho da FCA” (DIAS, 2015).

Continuando sua crítica, Dias (2015) afirma que, a EPL, na construção do PIL, meio que atropelou os estudos técnicos já realizados aqui na SEINFRA; não houve um estudo de demanda bem feito, os custos foram todos subestimados; não havendo nenhuma interlocução com nenhum dos setores da Bahia. Com isso, não houve incorporação das necessidades da Bahia na criação do PIL. A consequência disso é que ficou paralisada qualquer proposta com a FCA por, pelo menos, dois anos e meio. Portanto, para Dias (2015), o “projeto do PIL deve ser engavetado... pelo menos aqui na Bahia... E retomar as negociações para a restauração da nossa capacidade da FCA... pois, ela sozinha é capaz de suprir toda nossa capacidade pelos próximos 20 anos tranquilamente”, afirma o diretor.

- Marconi Andraos Oliveira – conselheiro da FIEB, presidente da USUPPORT e consultor da Braskem

De acordo com o entrevistado, Oliveira (2015), percebe-se que há uma divergência com o que se é planejado no Estado baiano e o que é proposto e efetivado pela União. Segundo o próprio, “não tem um planejamento nacional da logística hoje”.

Para Oliveira (2015), a EPL, órgão responsável pelo planejamento nacional em logística, “ainda não se viu a efetividade dessa empresa... do ponto de vista de planejar... ou seja, não há efetividade em planejar e fazer cumprir aquilo que foi planejado nacionalmente... e ainda, não ganhou consistência e nem braços” para atender a necessidade da indústria por meio de um planejamento em infraestrutura de transporte (OLIVEIRA, 2015).

E sobre a questão de a União não ouvir ou planejar de acordo com o planejamento do Estado baiano, Oliveira (2015) afirma que isso é causado por “fraqueza política dos governantes e deste governo... pois o agente indutor da logística é o governo, responsável pelo pensamento ordenado e não isoladamente... por assim, quem pensa o conjunto da infraestrutura tem que ser

algo centralizado”, ou seja, ele ressalta o papel do governo estadual em planejar ouvindo e direcionando os principais projetos de infraestrutura logística necessários para a região.

Quanto ao PIL, Marconi também acredita que o programa deve ser deixado de lado, pois “todo mundo está planejando sem o PIL, ou seja, a BA está buscando fazer o desenvolvimento de sua infraestrutura desconsiderando o que está no PIL... porque não há o que considerar”. E ainda aponta críticas a atitude passiva do governo estadual da Bahia, “o governo baiano, sabendo que está havendo a construção de um PIL, tem que pressionar o governo federal para aplicar o seu próprio planejamento nesse programa, e não esperar que o mesmo venha buscar informações... os governantes baianos têm que adotar uma busca por uma postura mais atuante politicamente, principalmente, quando a questão é desenvolvimento da infraestrutura logística na região”.

#### **4.3.2 Perspectivas: ambiente regulatório**

Nesta seção houve unanimidade quanto a crítica ao ambiente regulatório na Bahia por todos os especialistas entrevistados. Uns afirmavam que a regulação era inexistente; uns, confusa; e outros muito burocratizada.

- Paulo Roberto Villa – Diretor executivo da Usupport e especialista em portos

Para Villa (2015), a regulação do setor de transporte é inexistente, não existe regulação em favor do usuário. A regulação, segundo o diretor executivo da Usupport, acaba blindando as concessionárias. Ele dá o exemplo da MP 595, a qual não mudou nada no cenário portuário, pois continua “blindando” os arrendatários, deixando à deriva os interesses do usuário dos portos.

- Osvaldo Campos Magalhães – conselheiro da FIEB e coordenador do PELTBAHIA (2004)

Segundo Magalhães (2015), as agências de regulação são excessivamente burocratizadas, tornando o processo de fiscalização e regulamentação ineficiente e quase inativo. “No Brasil houve privatização de setores de infraestrutura, mas as agências reguladoras não foram devidamente tornadas órgãos, técnicos, reguladores e independentes, e sim, órgãos vinculados as indicações político partidárias”, afirma Osvaldo.

- Murillo Mello – Diretor de Negócio da Columbia Nordeste

Para Mello (2015), o ambiente regulatório traz insegurança jurídica, dando como exemplo, a nova lei dos portos (MP 595), que para ele, “não foi conversada com o empresariado... com isso, causa insegurança jurídica ... com um setor portuário desregulamentado... pois tem uma lei que não funciona na prática”. Então, para Murillo, “o governo tem que criar um ambiente de confiança para o setor de infraestrutura portuária” como, também, para o setor de transportes em geral, afirma o diretor da Columbia Nordeste.

- SEINFRA – Maria Amélia Amaral, superintendente de planejamento em logística de transporte

Amaral (2015) aponta que alguns marcos regulatórios foram alterados no setor de infraestrutura de transporte, a exemplo: o portuário, com a mudança das relações dentro do porto; e o ferroviário, a Valec passa a ser a revendedora da capacidade de movimentação de cargas. E, ainda, são previstas mais mudanças. Porém, segundo a superintendente, parou de se discutir as legislações regulatórias, isso pode trazer maior insegurança jurídica e institucional para o setor.

- SEINFRA – Mateus da Cunha Dias, diretor de Intermodalismo

Dias (2015) levanta a questão da má formulação dos contratos feitos no primeiro processo de concessões realizados no Brasil. Ele cita o problema de investimento da FCA na Bahia, pois 85% do traçado FCA se concentra em Minas Gerais e Espírito Santo, onde se movimenta 90% das cargas da ferrovia, com isso, existe facilidade de bater todas as metas de investimentos requeridas no contrato de concessão. Ou seja, maior parte dos investimentos são feitos na malha do Sudeste, devido a não especificidade contratual em onde investir. Logo, não há necessidade de fazer nenhum investimento na Bahia, pois como a movimentação de cargas se concentra mais no Sudeste, então não há interesse da concessionária em fazer investimento no traçado Nordeste/Bahia, pois segundo a própria, a movimentação é menor se comprado o Sudeste. “ Se eles poderem desativar a malha na Bahia, poderia ser até melhor do ponto de vista econômico para a concessionárias”. (DIAS,2015).



- Antônio Alberto Valença – assessor especial da SEPLAN

Segundo Valença (2015), a estrutura regulatória brasileira não é bem feita. Além disso, ele também afirma que as agências reguladoras são capturadas pelo governo, ou seja, vai para os principais cargos pessoas cujo o interesse é dos governantes. Valença (2015) levanta também o excesso regulatório (excessos de burocracia e de regulamentação) criando assim um ambiente regulatório inadequado para o país.

- Marconi Andraos Oliveira – conselheiro da FIEB, presidente da USUPPORT e consultor da Braskem

Na entrevista com o presidente da Usupport, Oliveira (2015) afirma que a ação das agências reguladoras na Bahia é tímida e sem independência, pois não existe especialização das agências e falta de ação na fiscalização. Para ele, sem as agências atuando de forma precisa, a atração de investimentos para o setor de infraestrutura de transporte será comprometida, mesmo com o planejamento feito pelo Estado, “ pois as agências dariam estabilidade para o investidor”, em termos institucionais e jurídicos (OLIVEIRA, 2015).

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desse modo, sabe-se que o estado brasileiro vem tendo grande dificuldade em financiar, de forma completa, os investimentos em infraestrutura, principalmente em transportes. Conseqüentemente, o Estado baiano está inserido nessa realidade. Segundo Valença (2015), assessor especial da Secretária de Planejamento da Bahia, em entrevista, o investimento público estadual se encontra em um nível baixo, pois a concentração fiscal maior fica com a união, então os investimentos logísticos ficam na dependência da União. Almeida (2014) afirma que o Estado brasileiro apresenta algumas limitações para fazer investimento público, estas são apresentadas logo abaixo:

Sistema de planejamento e orçamentário incompatível com a realidade – dificuldade para se criar espaço fiscal para aumentar o investimento público e melhorar seu planejamento... Adoção de um orçamento impositivo não parece ser a solução para aumentar a execução do investimento público... Forte crescimento do gasto público não financeiro do governo federal no período pós-crise (2008-2012) ocorreu nos ministérios ligados à execução da política social... Grande descompasso entre valores aprovados para investimento no Orçamento da União e os valores efetivamente pagos... Baixa execução do investimento público está ligada não a um ou dois problemas, mas a um conjunto de obstáculos: a coordenação nos convênios do governo federal com estados e municípios e o planejamento do processo de licitação e a necessidade de elaboração de bons projeto executivo... Em resumo, a recuperação esperada do investimento público ainda não ocorreu e, dadas a queda já verificada do superávit primário do governo federal e as projeções de aumento do gasto feitas ao longo 1998 à 2014, não se enxerga espaço fiscal para um forte aumento do investimento público com recursos do orçamento fiscal e da seguridade social o longo dos próximos anos. (ALMEIDA, 2014).

Dessa forma, para compensar esse déficit é necessário atrair o setor privado para participar desse financiamento, pois como se observa, há necessidade de urgência na equalização dos gargalos de infraestrutura logística para atender a demanda já estrangulada.

Então, a única opção clara no momento para investir em infraestrutura de transporte é o setor privado, mas para que esse seja atraído para o ramo é necessário ter alguns incentivos, e um deles é um planejamento de longo prazo adequado que traga consigo um ambiente regulatório confiável.

Porém, de acordo com o que foi apresentado nas entrevistas, percebe-se que existe uma divergência entre o que se planeja em logísticas de transporte na Bahia e a União. Ou seja, os interesses estaduais encontram dificuldades para se alinhar aos federais. Um exemplo claro

disso é o desalinho dos investimentos do PIL com as necessidades baianas, segundo a unanimidade dos especialistas entrevistados, este programa de investimento não atende as prioridades logísticas da Bahia.

Dessa forma, sabe-se que a falta de coordenação entre os interesses estaduais e federais é uma falha no quesito capacidade governativa do tripé indutivo do PES. Isso quer dizer que, os próprios atores públicos não conseguem fazer uso da capacidade governativa (capacidade de gerir conflitos) para harmonizar seus próprios interesses, ou seja, o que se planeja em âmbito federal não condiz com a realidade estadual. Isso evidencia, também, a falta da capacidade coordenativa do Estado brasileiro em geral.

Logo, se não existe harmonia de interesses entre a união e os estados no momento de se planejar, a convergência de interesses entre usuários do sistema de transportes, controladores de infraestruturas e setor público pode ser comprometida, dificultando, assim, a elaboração de um planejamento claro para o setor. Isso é o que vem ocorrendo na Bahia. Afastando, assim, a possibilidade do financiamento privado participar de tais empreendimentos.

Nas entrevistas se percebe, também, que existe um certo desacordo entre os especialistas, principalmente, quando o assunto está relacionado ao planejamento. Alguns afirmam que não existe planejamento adequado; outros comentam que este, se existe, não foi apresentado para discussão; ou então existe, mas não é levado em consideração pelos gestores. Além disso, alguns afirmaram que o empresariado ainda é pouco ouvido quando se planeja em logística no Estado. Desse modo, observa-se que a oposição entre interesses ainda encontram-se latente quando se planejar. Isto mostra que os órgãos envolvidos no planejamento têm pouca capacidade governativa para gerir conflitos de interesse contraditórios.

Então, para reforçar o que foi dito, os entrevistados afirmam que os gestores públicos, na Bahia, nem sempre seguem o planejamento realizado. Uma vez que, o horizonte de motivação do gestor público é quatro anos e reeleição, enquanto, o do planejamento de longo prazo requerem um horizonte de no mínimo 20 ou 30 anos para própria elaboração e execução. Logo, pode-se concluir que, mesmo tendo planejamento realizado, os governantes não vão seguir, pelo fato deste ultrapassar o período de gestão destes para conclusão. É o que vem ocorrendo no Estado baiano.

Outro fator que também prejudica a atração de investimento privado em infraestrutura de transporte para Bahia, é o ambiente regulatório falho. Isso quer dizer que: existem falhas na elaboração de contratos de concessão; órgãos reguladores e responsáveis pela fiscalização são inócuos; além de haver excessos regulatórios e leis em constante mudanças. Isso traz um ambiente institucional e jurídico frágil para a confiança do investidor privado, pois há segurança de retorno do investimento. Isto é, não existe garantia clara de retorno econômico para um possível investimento imerso num cenário de incertezas como este, pois os riscos são grandes.

Portanto, pelo que foi apresentado, entende-se que a Bahia não tem infraestrutura física o bastante para o funcionamento adequado do sistema multimodal de transporte de carga, faltam corredores regionais de transporte (ferrovias e hidrovias) e terminais intermodais. Com isso, mesmo tendo planejamento de longo prazo para o setor, este se encontra com dificuldade de ser aplicado pelo Estado, barreiras estas causadas pela falta de capacidade governativa na indução do planejamento por parte dos gestores público envolvidos. Como também, encontra-se um ambiente regulatório difuso, em mudança e sem ação efetiva de fiscalização, causando, assim, inseguranças para o investimento privado.

Por esses motivos, o desenvolvimento e funcionamento do sistema multimodal de transporte de carga na Bahia encontra-se estagnado, seu planejamento sem ação e inserido em um ambiente regulatório incerto. Desse modo, tais fatores influenciam, fortemente, o atrasado do Estado baiano quando o quesito é logística integrada. Gerando, assim, perda de competitividade nacional e internacional na comercialização de seus produtos.

## REFERÊNCIAS

ALBAN, Marcus. **Transportes e logística: os modais e os desafios da multimodalidade**. 2. Ed. Salvador: Fundação Luís Eduardo Magalhães- LEM, 2002.

ALMEIDA, M. O que limita o investimento público no Brasil? In: PINHEIRO, A. C; FRISTACHTAK, C. R. (Orgs.). **Gargalos e soluções na infraestrutura de transportes**. Rio de Janeiro: FGV, 2014. p.113-116.

AMARAL, M. A. **Multimodalidade de transporte de cargas na Bahia: planejamento e regulação**. Salvador, SEINFRA, 20 out. 2015. Entrevista a Daniel Suzarte.

ANTT. **Histórico e competências institucionais no transporte multimodal de cargas no Brasil**. Brasília, 2014. Disponível em: < [http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/13769/Agenda\\_Regulatoria.html](http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/13769/Agenda_Regulatoria.html) >. Acesso em: 05 jun. 2015.

\_\_\_\_\_. **Identificação de entraves burocráticos e exigências legais e tributárias e recomendações de ações de racionalização para o desenvolvimento da multimodalidade no país**. Brasília, 2011. Disponível em: < [http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/13778/Trabalhos\\_Publicados\\_pela\\_ANTT.html](http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/13778/Trabalhos_Publicados_pela_ANTT.html) >. Acesso em: 05 jun. 2015.

\_\_\_\_\_. **Mapa ilustrativo FCA – EFVM – MRS**. 2005. Disponível em: < <http://appweb2.antt.gov.br/relatorios/ferroviario/concessionarias2005/03-MapaIlustrativoFCAEFVMMRS.pdf> >. Acesso em: 26 abr. 2016.

AIBA. **Anuário da região oeste da Bahia**. Barreiras: Gazeta Santa Cruz, n. 5, 2014. Disponível em: < <http://aiba.org.br/wp-content/uploads/2014/06/OESTE-DA-BAHIA-2014.pdf> >. Acesso em: 05 jun. 2015.

ARAUJO, José T. Jr. **Regulação e concorrência em setores de infraestrutura**. 2005. Disponível em: < <http://portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2064724.PDF> >. Acesso em: 07 abr. 2016.

BAHIA. Secretaria da Infraestrutura. **PELTBAHIA – Programa Estadual de Logística e Transporte: caminhos para o desenvolvimento**. Salvador, 2004.

\_\_\_\_\_. Casal Civil. **Nota técnica estudo do TUP ZAL**. 2014. Disponível em: < <http://www3.casacivil.ba.gov.br/images/stories/portosul/2-Nota%20Tecnica%20-%20Estudo%20modelo%20TUP%20ZAL.pdf> >. Acesso em: 21 mar. 2016.

BAHIA NOTÍCIAS. **Prevista para 2015, Fiol conclui em 2017; Porto Sul passa de 2017 para 2019**. Disponível em: < <http://www.bahianoticias.com.br/noticia/172290-prevista-para->

2015-fiol-conclui-em-2017-porto-sul-passa-de-2017-para-2019.html>. Acesso em: 02 mar. 2016.

BARAT, Josef. Corredores de transportes e desenvolvimento regional. **Pesquisa e Planejamento Econômico**, v.2, n.2, p. 301-338, dez. 1972.

\_\_\_\_\_. **Logística, transporte e desenvolvimento econômico: a visão macroeconômica**. São Paulo: CLA, 2007a, 74 p.

\_\_\_\_\_. **Logística, transporte e desenvolvimento econômico: a visão institucional**. São Paulo: CLA, 2007b. 95 p.

\_\_\_\_\_. **Logística, transporte e desenvolvimento econômico: a visão setorial**. São Paulo: Editora CLA, 2007c, 180 p.

BASTOS, T. R. **Empresários cobram investimentos na hidrovia do São Francisco**. 2014. Disponível em: < <http://revistagloborural.globo.com/Noticias/Infraestrutura-e-Logistica/noticia/2014/05/empresarios-cobram-investimentos-na-hidrovia-do-sao-francisco.html> > . Acesso em: 02 mar. 2016.

BETARELLI JUNIOR, Admir Antônio. 2007. 284 p. **Análise das vias de transporte pela ótica dos blocos comerciais: uma abordagem inter-regional de insumo-produto**. Dissertação (Mestrado em Economia) - Faculdade de Economia e Administração, UFJF, Rio de Janeiro, 2007.

BRASIL. Lei nº. 9.611, de 19 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre o transporte multimodal de cargas e dá outras providências. 1998. **Diário Oficial da União**, Brasília, 20 fev. 1988. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9611.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9611.htm) > . Acesso em: 13 abr. 2016.

\_\_\_\_\_. Agência Nacional de Transporte Terrestres. **Histórico e competências Institucionais no transporte multimodal de cargas no Brasil**. 2014. Disponível em: < [http://www.antt.gov.br/html/objects/\\_downloadblob.php?cod\\_blob=13513](http://www.antt.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=13513) > . Acesso em: 05 abr. 2016.

\_\_\_\_\_. Ministérios dos Transportes. **A Bahia e a infraestrutura para ampliar sua competitividade**. 2013. Disponível em: < [http://www.transportes.gov.br/images/Materiais\\_Cursos\\_Palestras/PDF\\_docs/Bahia\\_Infraestrutura\\_Nov2013.pdf](http://www.transportes.gov.br/images/Materiais_Cursos_Palestras/PDF_docs/Bahia_Infraestrutura_Nov2013.pdf) > . Acesso em: 21 mar. 2016.

BRITTO, J. Cooperação interindustrial e redes de empresas. In: KUPFER, D.; HASENCLEVER, L. (Orgs.). **Economia industrial: fundamentos teóricos e práticas no Brasil**. Rio de Janeiro: Campus, 2002. p. 73-90.

BRITTO, P. A. Estrutura de propriedade e eficiência. **Revista de Economia Política**, v. 19, n. 3, p. 57-66, 1999.

CAMARGO, Odair. **Uma contribuição metodológica para planejamento estratégico de corredores de transporte de carga usando cenários prospectivos**. 2005, 169 f. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção) – Universidade Federal de Santa Catarina / Centro Tecnológico, Florianópolis, 2005.

CAVALCANTI, José C. **Economia de redes**. Disponível em: < <http://jccavalcanti.wordpress.com/economia-de-redes/> >. Acesso em: 28 jul. 2014.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DOS VALES DO SÃO FRANCISCO E DO PARNAÍBA - CODEVASF. **Importância de reativação da hidrovia do São Francisco é destacada durante abertura de seminário em Salvador**. 2013. Disponível em: < <http://www.geraldojose.com.br/ckfinder/userfiles/files/Import%C3%A2ncia%20de%20reativa%C3%A7%C3%A3o%20da%20hidrovia%20do%20S%C3%A3o%20Francisco%20%C3%A9%20destacada%20durante%20abertura%20de%20semin%C3%A1rio%20em%20Salvador.pdf> > . Acesso em: 14 mar. 2016.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DAS INDÚSTRIAS - CNI. **Projeto Nordeste Competitivo**. 2012. Disponível em: < [http://arquivos.portaldaindustria.com.br/app/conteudo\\_13/2012/10/24/108/20121030121448716521o.pdf](http://arquivos.portaldaindustria.com.br/app/conteudo_13/2012/10/24/108/20121030121448716521o.pdf) >. Acesso em: 14 mar. 2016.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE - DNIT. **Hidrovia do São Francisco**. 2011. Disponível em: < <http://www.dnit.gov.br/hidrovias/hidrovias-interiores/hidrovia-do-sao-francisco> > . Acesso em: 14 mar. 2016.

DIAS, Danilo de S. ; RODRIGUES, Adriano P. A regulação das indústrias de rede: o caso dos setores da infraestrutura energética. **Revista de Economia Política**, v. 17, n.3, jul.-set.1997.

DIAS, M. **Multimodalidade de transporte de cargas na Bahia**: planejamento e regulação. Salvador, SEINFRA, 20 out. 2015. Entrevista a Daniel Suzarte.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE - DNIT. **Mapa com visão geral da bacia do Rio São Francisco**. 2015. Disponível em: < <http://www.dnit.gov.br/hidrovias/hidrovias-interiores/hidrovia-do-sao-francisco> >. Acesso em: 26 abr. 2016.

ECONOMIDES, N. Competition policy in network industries: an introduction. In: JANSEN, D. (Ed.). **The new economy and beyond**: past, present and future. London: Edward Elgar, 2006.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DE SÃO PAULO. **Modais de transporte**. 2011. Disponível em: < <http://www.fiesp.com.br/transporte-e-logistica/modais-de-transporte/> >. Acesso em: 05 jun. 2015.

FIANI, R.; PINTO JR., H. Q. Regulação econômica. In: KUPFER; HASENCLEVER (Orgs.). **Economia industrial**: fundamentos teóricos e práticas no Brasil. Rio de Janeiro: Campus, 2002. p. 515-543.

FLEURY, P. F.; RIBEIRO, A. F. M. **A Indústria de operadores logísticos no exterior**. Rio de Janeiro: CEL – COPEAD, 2001.

FUNDAÇÃO LUÍS EDUARDO MAGALHÃES. **Transportes e logística**: os modais e os desafios da multimodalidade. Salvador: FLEM, 2002.

HALLMANN, R. M. **Modais de transporte e sua importância no processo logístico.**

Administradores. Disponível em: <

<http://www.administradores.com.br/artigos/tecnologia/modais-de-transporte-e-sua-importancia-no-processo-logistico/67889/> >. Acesso em: 05 jun. 2015.

HASENCLEVER, L.; KUPFER, D. (Orgs.). **Economia industrial: fundamentos teóricos e práticas no Brasil.** Rio de Janeiro: Campus, 2002.

HIDROVIAS tem grande potencial de utilização. **Valor Econômico**, São Paulo, 27 maio 2014. Especial: Transporte de cargas. p. 2.

JESUS JUNIOR, Leonardo Bispo de. **Análise da concorrência no setor de aviação civil brasileiro.** 2009. Dissertação (Mestrado em Economia) - Faculdade de Ciências Econômicas, UFBA, Salvador, 2009.

KALTHEIER, R. **Projeto para o desenvolvimento do Corredor Multimodal do Rio São Francisco.** 2011. Disponível em: <

[http://siteresources.worldbank.org/BRAZILINPOREXTN/Resources/3817166-1323121030855/Ralf\\_Michael\\_Kaltheier.pdf?resourceurlname=Ralf\\_Michael\\_Kaltheier.pdf](http://siteresources.worldbank.org/BRAZILINPOREXTN/Resources/3817166-1323121030855/Ralf_Michael_Kaltheier.pdf?resourceurlname=Ralf_Michael_Kaltheier.pdf) >. Acesso em: 14 mar. 2016.

KUPFER, D. ; FERRAZ, J. C. ; HAGUENAUER, L. **Made in Brazil** . Rio de Janeiro: Campus, 1996. v. 1.

LANGLOIS, R. N. technological standards, innovation, and essential facilities: toward a schumpeterian post-Chicago approach. In: ELLIG, Jerry (Ed.). **Dynamic competition and public policy: technology, innovation, and antitrust issues.** New York: Cambridge University Press, 2001. p. 193-228.

LEVINSON, M. **A Caixa** – como os contentores tornaram o mundo mais pequeno e desenvolveram a economia mundial. Lisboa: Actual, 2009. 391p.

LIMA, E. T. ; VELASCO, L. **Marinha mercante do Brasil: perspectivas no novo cenário mundial.** Rio de Janeiro: BNDES, 1997.

LIPSKI, A. B.; SIDAK, J. G. Essential facilities. **Stanford Law Review**, v. 51, n. 5, 1999.

LOGÍSTICA tem custo elevado. **Valor Econômico**, São Paulo, 27 maio 2014. Especial: Transporte de cargas. p. 1.

LOPES, D. M. M.; JOURDAN, L. E. P.; BROCHADO, M. R. **Custos em corredores de transportes de carga: caso Santo Antônio de Pádua.** Rio de Janeiro. 2006. Disponível em: < [http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2006\\_TR450302\\_8573.pdf](http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2006_TR450302_8573.pdf) >. Acesso em: 07 abr. 2016.

MATUS, C. **Adeus, senhor presidente: governantes governados.** São Paulo: FUNDAP, 1996.

MAGALHÃES, O. C. **Multimodalidade de transporte de cargas na Bahia: planejamento e regulação.** Salvador, Faculdade de Administração (UFBA), 08 set. 2015. Entrevista a Daniel Suzarte.



- MEIRELLES, Guilherme. Rodovias é a primeira opção para transporte. **Valor Econômico**, São Paulo, 27 maio 2014. Especial: Transporte de cargas. p. 2.
- MELLO, M. **Multimodalidade de transporte de cargas na Bahia**: planejamento, regulação e operadores logísticos. Simões Filho, Columbia Nordeste, 24 set. 2015. Entrevista a Daniel Suzarte.
- NAZÁRIO, P. **Intermodalidade**: importância para logística e estágio atual no Brasil. Rio de Janeiro: CEL – CETEAD, 2000.
- OLIVEIRA, M. A. **Multimodalidade de transporte de cargas na Bahia: planejamento e regulação e usuários**. Salvador, SEINFRA, 30 out. 2015. Entrevista a Daniel Suzarte.
- PACOTE focado em ferrovias pouco avançou. **Valor Econômico**, São Paulo, 27 maio 2014. Especial: Transporte de cargas. p. 2.
- PINEDO, F. **Interconnection, unbundling and property rights**. Buenos Aires: International Telecommunications, 1999.
- PINHEIRO, A. C. ; FRISTACHTAK, Cláudio (Orgs.). **Gargalos e soluções na infraestrutura de Transportes**. Rio de Janeiro: FGV, 2014. 348p.
- PINHO, E. C.; BENEDITO, E.; SABBATINI, R. **A retomada do planejamento governamental**: coordenação da regulação e dos incentivos em prol do investimento em Infraestrutura. Rio de Janeiro: IPEA. 2012. p. 47. (Relatório de Pesquisa).
- POMPERMAYER, F. M.; CAMPOS NETO, C. A. S.; DE PAULA, J. M. P. Hidrovias brasileiras: elevado potencial, mas por que não são implantadas? In: PINHEIRO, A. C; FRISTACHTAK, C. (Orgs. ). **Gargalos e soluções na infraestrutura de transportes**. Rio de Janeiro: FGV, 2014. p.243-284.
- POSSAS, M. L. Os conceitos de mercado relevante e de poder de mercado no âmbito da defesa da concorrência. **Revista do IBRAC**, São Paulo, v. 3, n. 5, p. 82-102, 1996.
- \_\_\_\_\_. Os conceitos de mercado relevante e de poder de mercado no âmbito da defesa da concorrência. **Revista do IBRAC**, São Paulo, v. 3, n. 5, p. 82-102, 1996.
- \_\_\_\_\_. **Estrutura de mercado em oligopólio**. São Paulo: Hucitec, 1985.
- \_\_\_\_\_. Estrutura de mercado em oligopólio. São Paulo: Hucitec, 1985.
- POSSAS, M. L.; PONDE J. L.; FAGUNDES, J. **Regulação da concorrência nos setores de infra-estrutura no Brasil**: elementos para um quadro conceitual. Rio de Janeiro: Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1997.
- POSSAS, S. **Concorrência e competitividade**: notas sobre estratégia e dinâmica seletiva na economia capitalista. São Paulo: Hucitec, 1999. v. 1.
- ROCKMANN, Roberto. Futuro multimodal: empresas buscam reduzir custos logísticos com maior uso de ferrovias, hidrovias e cabotagem. **Valor Econômico**, São Paulo, 27 maio 2014. Especial: Transporte de cargas. p. 1.

SAITO, Leandro. Desafios da intervenção antitruste em indústrias de rede. **Revista de Defesa da Concorrência**, n.1, p. 197-220, maio 2013.

SALGADO, L. H. **A Economia política da ação antitruste**. São Paulo: Singular, 1997. v. 1.

SANTOS, A. F. **Multimodalidade de transporte de cargas na Bahia**: planejamento, regulação e rodovias. Salvador, Shopping Barra, 06 ago. 2015. Entrevista a Daniel Suzarte.

SENAI. **Competências Transversais**: fundamentos de logística. Disponível em: < <http://ct.aticenter.com.br/mod/scorm/player.php?a=58&currentorg=ORG-D5E0CB9FFCBBA4BC21FE87C5EDEAB116&scoid=2307> >. Acesso em: 05 jun. 2015.

SILVA, G. (Ed). **Ferrovias na Bahia**: onde os trilhos não chegam. 2013. Disponível em : < <http://www.valor.com.br/video/2575505652001/ferrovia-da-bahia-onde-os-trilhos-nao-chegam> > . Acesso em: 02 mar. 2016.

U.S DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. **Intermodal freight transportation**: overview of impediments. Washington, D.C. : U.S. Department of Transportation, 1995. 68p. v.1. Disponível em: < <http://ntl.bts.gov/lib/11000/11400/11466/006850.pdf> >. Acesso em: 05 jun. 2015.

VALEC. **Ferrovias Valec**. 2015. Disponível em: < [http://www.valec.gov.br/acoes\\_programas2/Downloads/MapaFerroviasValec\\_15-06-2015.pdf](http://www.valec.gov.br/acoes_programas2/Downloads/MapaFerroviasValec_15-06-2015.pdf) >. Acesso em: 26 abr. 2016.

VALENÇA, A. **Multimodalidade de transporte de cargas na Bahia**: planejamento e regulação. Salvador, SEPLAN, 26 out. 2015. Entrevista a Daniel Suzarte.

VARGENS FILHO, J. R. C. **Concorrência e interconexão na indústria de telecomunicações brasileiras**: o problema do UNBUNDLING. 2001. 147 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Faculdade de Ciências Econômicas, UFBA, Salvador, 2001.

VASCONCELOS, R. **Multimodalidade de transporte de cargas na Bahia**: planejamento, regulação e ferrovias. Salvador, Rio Vermelho, 17 out. 2015. Entrevista a Daniel Suzarte.

VILLA, P. R. A. **“Bahia” de Todos os Santos: a plataforma logística do eixo Leste-Oeste**. 2003. Disponível em:< [http://www.sei.ba.gov.br/images/publicacoes/download/aed/a&d\\_logistica.zip](http://www.sei.ba.gov.br/images/publicacoes/download/aed/a&d_logistica.zip) >. Acesso em: 05 jun. 2015.

\_\_\_\_\_. **Multimodalidade de transporte de cargas na Bahia**: planejamento, regulação e portos. Salvador, Usupport, 29 jul. 2015. Entrevista a Daniel Suzarte.

TIGRE, P. B. Inovação e teorias da firma em três paradigmas. **Revista de Economia Contemporânea**, Rio de Janeiro, v. 3, p. 67-112, 1998.

USUPPORT. **Agenda mínima da Bahia 2015-2018**: infraestrutura de transporte de cargas. Salvador: USUPPORT, 2014.

