



Sair do Centro de Salvador em direção à Praia de Cacha Pregos, em Vera Cruz, hoje demanda, nas contas mais otimistas, 1h30. Aproximadamente 23 quilômetros e a Baía de Todos os Santos separam os dois locais. Com a construção da Ponte Salvador-Itaparica, concedida a um consórcio liderado pela chinesa CCCC, é possível que o baiano comece a se referir a um passeio na Ilha, ou mesmo a ida ou retorno ao trabalho como "ir ali". A partir de 2026, Cacha Pregos estará para a área central da capital como hoje está Itapuã, separada por meia-hora de espera.

Em Salvador, o sistema de transportes, que nos últimos anos ganhou a alternativa metropolitana, será reforçado em breve com linhas de BRT, que vão oferecer corredores exclusivos, e de VLT, em substituição aos trens do Subúrbio. No interior da Bahia, uma autorização – novidade prevista no novo marco legal das ferrovias – vai permitir que a Brazil Iron construa 120 quilômetros de ferrovia ligando a mina de ferro nos municípios de Piatã e Abaira e aumente a movimentação de minério, que hoje já produz significativo impacto econômico para a região.

Nos próximos anos, estão previstos novos investimentos através de concessões que devem modificar significativamente a infraestrutura do estado, encurtando distâncias e tornando a região mais atrativa para a produção de riquezas industriais e agrícolas, além de impulsionar cada vez mais o comércio e os serviços, com a criação de novas fronteiras de desenvolvimento.

Uma ponte ligando os dois lados da Baía de Todos os Santos é um sonho antigo e que deve abrir a possibilidade de desenvolvimento numa região que precisa ser desenvolvida, acredita o secretário de Infraestrutura Marcus Cavalcante. Ele lembra que há 60 anos se cogita a construção do equipamento.

"É algo que será importante não apenas para a ilha em si, mas para a Costa do Dendê e o Sul da Bahia. Basta pensar que em uma hora e meia de viagem será possível sair de Salvador e estar no ponto de atracação para Morro de São Paulo. Essa é a distância que se está hoje em relação a Imbassai", compara. "A redução da distância vai permitir um grande crescimento econômico", acredita.

DESAFIO

Mas o que desafio para a concretização do projeto é tão grande quanto as expectativas que ele desperta, reconhece o secretário. O modelo de concessão da ponte é semelhante ao utilizado no metrô de Salvador, em que durante a execução da obra acontece um aporte financeiro do estado, relacionado a marcos na conclusão das obras.

"Quando forem sendo cumpridas determinadas obrigações, a empresa que detém a concessão terá direito de re-

Ponte Salvador-Itaparica vai aproximar Região Metropolitana de Salvador do Sul da Bahia



Novos projetos vão encurtar distâncias

Desenvolvimento

Obras de mobilidade ou para favorecer escoamentos de cargas devem impactar a estrutura econômica do estado da Bahia nos próximos anos

●● A infraestrutura é um grande negócio para investidores nacionais ou estrangeiros
Marcello Costa

Secretário Nacional de Transportes Terrestres do Minfra

ceber parcelas pagas pelo estado para ressarcir parte dos investimentos", explica. "O restante dos recursos será pago a partir de investimentos do próprio grupo, tanto com recursos próprios, quanto aqueles que buscar no mercado financeiro", diz.

Após a conclusão da obra, o grupo passará a ter o direito de cobrar pedágio pelo acesso à ponte, além de uma contraprestação anual de valor inicial de R\$ 50 milhões, explica.

Outro novo projeto, em fase de terraplanagem, é o do novo terminal rodoviário de Salvador, em Águas Claras, destaca o secretário. O grupo Nova Rodoviária, ligado à Sinar, já iniciou as obras. "Como região metropolitana, a rodoviária é o que a gente pode considerar um novo centro propulsor para o desenvolvimento não apenas de Salvador, mas da própria região metropolitana", acredita.

Entre os projetos novos, ele cita ainda um novo aeroporto para a Costa do Descobrimento. Existem ainda estudos, com previsão de leilão até o final do próximo ano, para as concessões das Ceasas, de parques estaduais e seis aeroportos: Costa do Descobrimento, Valença, Lençóis, Paulo Afonso, Bom Jesus da Lapa e Senhor do Bonfim. O estado ainda analisa a possibilidade de conceder o Hospital Metropolitano, de acordo com informações da assessoria da Sefaz.

NOVAS RODOVIAS

No setor rodoviário, a expectativa é de que o Brasil receba 26 mil quilômetros de novas rodovias nos próximos anos, estima a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR). De acordo com o presidente da entidade, Marco Aurélio Barcelos, o setor irá mais do que duplicar de tamanho.

Para ele, um dos desafios é esclarecer a opinião pública sobre as vantagens e benefi-

cios gerados pelas operações. O outro é fortalecer a segurança jurídica nos contratos. "Será ainda necessário garantir a segurança jurídica dos contratos, os quais, por vezes, têm sido colocados em risco por propostas populistas e oportunistas", ressalta.

Na Bahia, a BR-101 está entre as que o governo federal estuda licitar. Além dela, o trecho da BR-116, entre Feira de Santana e o estado de Sergipe, está em análise, diz o secretário nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura (Minfra), Marcello Costa. "Acreditamos que no primeiro trimestre estejamos com os estudos prontos para serem submetidos ao Tribunal de Contas da União".

ALTERNATIVAS

Segundo Marcello Costa, existe uma compreensão por parte do governo federal de que o país possui uma defasagem em sua infraestrutura que não será superada apenas com recursos públicos.

"Existe um movimento que vem crescendo, de acreditar em planejamento para melhorar a infraestrutura e a disposição de seguir esse planejamento", destaca. Ele cita o Plano Nacional de Logística 2025, que está se transformando em um plano para 2035, e diz que o documento apresenta um cenário com um volume de projetos muito acima da capacidade do governo de dar conta com recursos do Orçamento da União.

Segundo Marcello Costa, ao olhar o tamanho da demanda e os recursos disponíveis nos cofres públicos fica claro que fazer concessões à iniciativa privada se mostra claramente como a única solução viável. "A infraestrutura é um grande negócio para investidores nacionais ou estrangeiros e nós precisamos dividir com eles essa responsabilidade".

"A gente tem uma carteira de projetos que espelha a rea-



DIVULGAÇÃO

CONCESSÕES: RUMO A UM FUTURO MELHOR

Na segunda metade do século XIX, a maioria das ferrovias que cortavam os territórios baiano e brasileiro em geral eram concessões. Mais tarde o entendimento passou a ser de que serviços públicos deveriam ser prestados pelo Estado, diretamente ou através de controladas. Num cenário de crise econômica, já nos anos 90, verificou-se que a capacidade de investimento estatal era insuficiente para a constituição de uma infraestrutura capaz de proporcionar crescimento.

Mesmo em outros países, a forma de prestação dos serviços públicos, em particular os de infraestrutura, tem sido alterada ao longo do tempo, ora predominando um modelo, ora outro. Mais do que uma questão ideológica, deve-se ter em mente a realização de investimentos e a qualidade do serviço. Nesse sentido, cabem observações sobre a evolução recente e as perspectivas dos marcos regulatórios das atividades privadas na infraestrutura.

Ao contrário das privatizações, em que os ativos passam para a propriedade privada definitivamente, nas concessões é previsto o retorno dos empreendimentos para o governo, após concessionários assumirem riscos por um período de tempo longo o suficiente para viabilizar os necessários investimentos. Há também as Parcerias Público-Privadas (PPP), que são um tipo particular de concessão em que o governo entende que as tarifas não garantem o retorno do empreendimento, entrando com parcela dos recursos (concessão patrocinada), ou, na concessão administrativa, em que o usuário é o setor público, ele mesmo paga as contraprestações. A principal vantagem das concessões é a possibilidade de uma prestação de serviços mais eficiente, oriunda não apenas da disponibilidade de recursos, mas também da flexibilidade de gestão por parte do parceiro privado. Para funcionar, entretanto, são importantes a definição de metas de desempenho e o controle governamental - preferencialmente via agências reguladoras independentes e contratos bem amarrados. Talvez pela falta desses mecanismos algumas concessões não tenham obtido bons resultados.

Alterações legislativas recentes ou em andamento apontam para uma melhora do quadro. A lei 1406/2020 define novo marco regulatório para o saneamento básico, com metas de desempenho e de universalização dos serviços, além de regras que estimulam a livre concorrência e a sustentabilidade, fomentando os investimentos privados. Já há forte movimento de entrada de empresas privadas no setor.

O PLS 261/2018, similar à MP 1065/2021, recém aprovado no Senado, institui novo marco legal para as ferrovias. Com a figura da autorização, existente em outros setores, tem amplo potencial para viabilizar o serviço em distâncias menores (short lines), destravar investimentos e integrar a malha. Seguir nessa linha certamente traz um futuro promissor.

SUPERINTENDENTE DA FIEB E PROFESSOR DA UEFS

INTERESSES DOS USUÁRIOS PRECISAM SER RESPEITADOS

Ter mais atenção em relação às demandas de quem vai utilizar as concessões é o caminho para que as concessões sejam bem sucedidas, acredita o diretor da Associação dos Usuários de Portos da Bahia (Usupport), Paulo Villa. Segundo ele, problemas em projetos transferidos para a iniciativa privada poderiam ser evitados se os governos ouvissem mais os donos das cargas, que irão utilizar a infraestrutura.

O diretor da Usupport explica que muitos contratos são feitos com base na cobrança da menor tarifa dos usuários. "Nem sempre quem oferece a menor tarifa vai oferecer o melhor serviço", avisa. Para ele, o Poder Público precisa dialogar tanto com as candidatas a concessionárias, quanto com quem vai utilizar a concessão. Ele pede ainda que a União, estados e municípios busquem fortalecer as estruturas para a regulação e fiscalização dos serviços.

"O político está sempre tendo um diálogo intenso com as concessionárias ou candidatas e um diálogo muito pobre com os usuários. E os usuários é quem sentem na pele as dificuldades de infraestrutura", destaca. "É importante criar e modernizar a infraestrutura, mas é importante atentar para as necessidades do cliente, que somos nós. A gente precisa utilizar esses problemas como um aprendizado para o futuro".

"Você só consegue desenvolvimento com educação e com infraestrutura e a que temos aqui na Bahia, de modo geral, é antiga e inadequada aos tempos atuais", avalia Villa. Apesar dos investimentos realizados, ele considera que o estado ainda está distante do que precisa, em comparação com as "dimensões econômicas e espaciais que possui".

Um exemplo claro, aponta, está no sistema ferroviário. Para Villa, a possibilidade de o governo conceder autorizações para investimentos, prevista no novo marco do setor, vai facilitar o desenvolvimento da malha férrea. "Agora, passamos a ter um modelo de autorizações, que é simples para a iniciativa privada explorar linhas novas ou já existentes", acredita.

Um exemplo da defasagem no transporte ferroviário, cita, é o cálculo de que apenas 100 mil toneladas, dentre as 38 milhões de toneladas de cargas movimentadas pelos portos da Baía de Todos os Santos, foram movimentadas por ferrovias.

Segundo o secretário nacional de Transportes Terrestres, Marcello Costa, as conversas com o setor produtivo na Bahia ajudaram a melhorar o processo de renovação antecipada da Ferrovia Centro-Atlântica.

lidade de que precisamos investir em todas as modalidades de transportes. Essa carteira, além de multimodal, tem investimentos expressivos", ressalta. Segundo ele, o volume de recursos provenientes de investimentos já contratados ou previstos para serem oficializados até o final do ano que vem beira os R\$ 250 bilhões.

Marcello Costa explica que os contratos tem prazo médio de 30 anos, mas com previsão de aportes concentrada na próxima década. "Isso significa R\$ 25 bilhões em infraestrutura multimodal a cada ano no país. Quando a gente compara com a nossa realidade, de R\$ 5 bilhões, R\$ 6 bilhões, do orçamento do Ministério da Infraestrutura, fica claro que não temos muitas opções", diz.

Segundo o secretário, entre 2019 e 2021 já foram leiloados e passados à iniciativa privada um total de 74 ativos, sendo 29 terminais portuários, através de processos de arrendamentos e 34 aeroportos, entre eles o de Salvador, seis ferrovias e cinco rodovias.

"Se formos separar o que já foi licitado, o total de investimentos já perfazem R\$ 73,9 bilhões. Se formos comparar isso com os R\$ 6 bilhões do Orçamento deste ano, fica clara a importância das concessões", ressalta Costa. Além deste volume, que representa os investimentos obrigatórios a serem realizados pelas empresas que venceram os leilões, ainda está previsto R\$ 17,09 bilhões em outorgas, que são valores pagos ao governo.

As contas são de que este volume de investimentos deve impactar o mercado de trabalho no Brasil, gerando cerca de 1 milhão de empregos, levando-se em conta as oportunidades diretas, indiretas e as criadas pelo fator renda.

Do total de 74 ativos, 31 foram a leilão em 2021, gerando 351 mil empregos.



VLADSON MENEZES

OPINIÃO