

**COMPANHIA DAS DOCAS DO ESTADO DA BAHIA – CODEBA**

**AMPLIAÇÃO DO PORTO DE SALVADOR – BAHIA**

**ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA**

**VOLUME I**

**Dezembro de 2005**

---

**SUMÁRIO**

5	JUSTIFICATIVAS .....	5-57
	Aspectos Técnicos Locacionais .....	5-57
	Aspectos Socioeconômicos.....	5-59
	Aspectos Mercadológicos.....	5-63
	Transporte Marítimo de Longo Curso.....	5-63
	Transporte de Cabotagem.....	5-65
	Aspectos Sócio-Culturais .....	5-66
	Aspectos Ambientais .....	5-66
	Aspectos Demográficos.....	5-68
	Aspectos da Viabilidade Econômica e Financeira .....	5-68

## 5 JUSTIFICATIVAS

### Aspectos Técnicos Locacionais

O **Porto** têm hoje uma extensão de 2.084 m de cais acostáveis acomodando 10 berços de atracação. A extensão de cais acostável pode ser dividida em três trechos; o cais comercial, com 1.470 m de extensão, o cais de ligação, com 240 m e o cais de Água de Meninos com 375 m. As profundidades dos berços de atracação são variáveis, entre -9 a -12 metros. As cotas do leito marinho do cais de Água de Meninos e do canal de ligação são de -12 m, enquanto o cais comercial apresenta cota de -10 m.

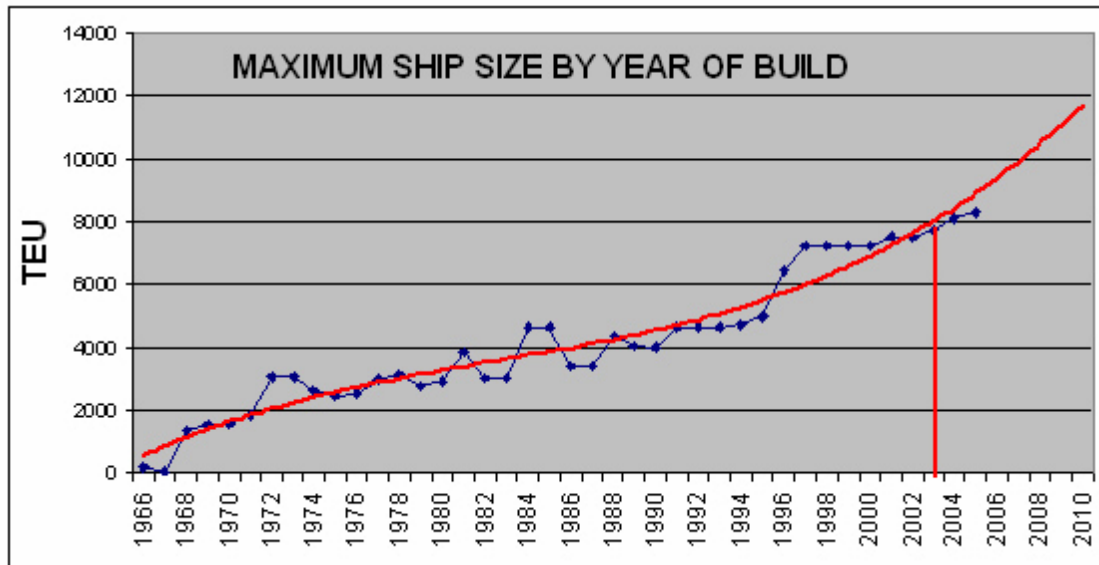
O cais de Água de Meninos é o único que possui uma retroárea compatível com a operação de contêineres. As retroáreas existentes na região do cais comercial são da ordem de 24 m, ocupadas por armazéns e totalmente incompatíveis com a operação de contêineres. A Av. da França, lindeira ao cais comercial, é uma via totalmente integrada ao esquema viário urbano de Salvador, sendo completamente inviável a desapropriação de áreas para a construção de um retroporto adequado à operação de contêineres.

Como já foi apresentado, as normas de “boas práticas” adotadas pela **UNCTAD** e **PIANC** preconizam que um berço portuário moderno para operação eficiente de contêineres deva possuir retroárea mínima de 100.000 m<sup>2</sup>.

Além da existência de uma retroárea compatível com a operação de contêineres, duas outras características, a profundidade do berço e dos canais de acesso e o comprimento do cais de acostagem, são de fundamental importância para a viabilidade deste tipo de terminal. As duas características básicas relativas ao porte de embarcações porta contêineres e que têm forte implicação com os requisitos de profundidade dos acessos/berço e comprimento de um cais de acostagem são, respectivamente, o calado da embarcação e o seu comprimento total.

O uso de contêineres no transporte marítimo iniciou-se a cerca de 40 anos. Desde esta época, a utilização de contêineres para transporte da carga geral manufaturada e o tamanho dos navios porta contêineres tem aumentado de maneira significativa.

A capacidade de uma embarcação porta contêineres é medida em TEU, significando o número de unidades equivalentes ao contêiner de 20 pés. A **figura 17** mostra a evolução do porte das embarcações porta contêineres, ao longo dos últimos 40 anos, e apresenta uma projeção do crescimento do porte até o ano de 2010.



**Figura 17 - Evolução do porte das embarcações porta contêineres, ao longo dos últimos 40 anos, e uma projeção do crescimento do porte até o ano de 2010**  
(ref. "ULCS – "The Green Ships of the Future –David Tozer - Lloyd's Register of Shipping)

Até meados de 1980, o tamanho dos navios porta contêineres era limitado pela largura máxima permitida para passagem no canal de Panamá, que permitia uma boca máxima para as embarcações de 32,2 m. A partir de 1980, entretanto, foram desenvolvidas embarcações com portes superiores aos permissíveis para navegação no canal do Panamá, sendo esta nova classe de embarcações denominadas "Post - Panamax".

Estas embarcações têm capacidades acima de 6.700 TEU, com comprimentos superiores a 290 m e calados, da ordem, de 14 a 14 ½ m. Navios "Post – Panamax" constituem hoje cerca de 40 % da frota em operação. Do total de encomendas de navios porta contêineres cerca de 58% é hoje de navios do tipo "Post – Panamax", com capacidades superiores a 9.000 TEU, mostrando claramente a tendência para navios de maior porte. Navios do porte de 9.000 TEU têm comprimentos na faixa de 340 m, bocas da ordem de 43 m e calados de 14,5 m.

O cais de Água de Meninos, cujo berço sul (210 m) é operado pelo **TECON**, Salvador e o berço norte de uso público (165 m), apresentam hoje profundidades máximas no canal de acesso e berço, da ordem, de -12 m. Esta profundidade, entretanto, é incompatível com os requisitos de calado das embarcações que pleiteiam utilizar o **Porto**, já sendo um fator limitante para as operações com navios porta contêineres.

Desta forma, para atender a demanda já existente, foi apresentado ao **IBAMA** o **EIA/RIMA** da dragagem de manutenção e aprofundamento do **Porto**, tendo já sido realizada a respectiva Audiência Pública em 08/09/2005.

Outro fator limitante, não abordado no referido EIA/RIMA, e objeto do presente EIA/RIMA, é o comprimento total de acostagem do cais (375 m), insuficiente para a operação simultânea dos dois berços face à tendência de crescimento do

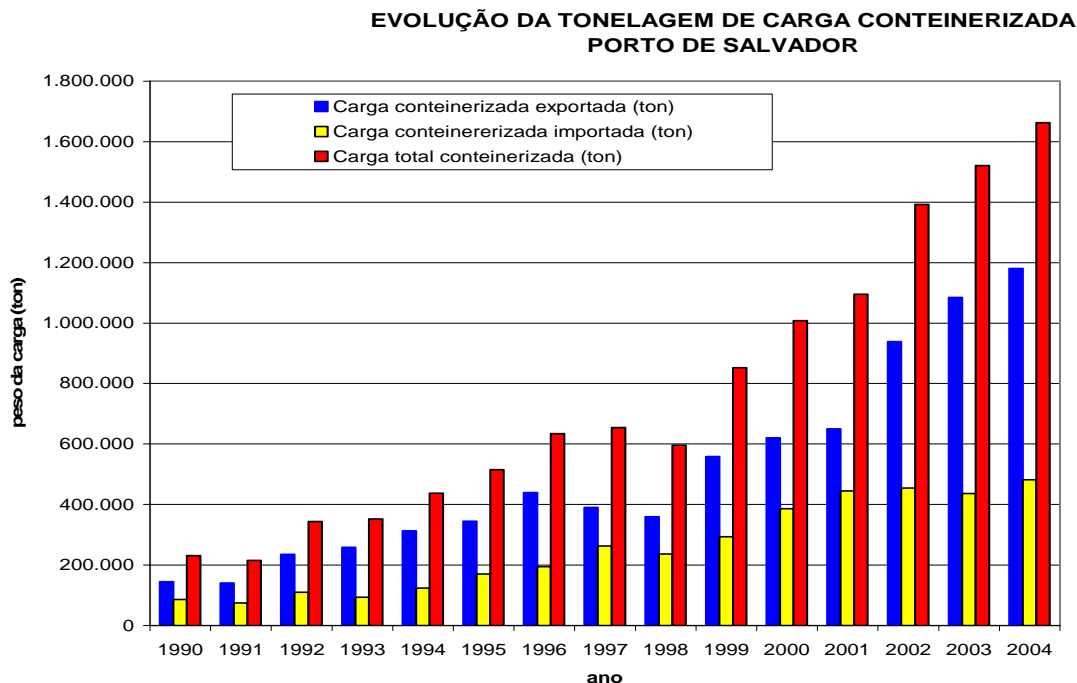
comprimento das embarcações e do crescimento do volume de carga destinado à região.

Assim, o empreendimento objeto do presente EIA/RIMA configura-se como sendo a única alternativa dentro do **Porto** com a capacidade de atender, não só ao crescente volume de carga containerizada demandada pela economia regional, mas também de receber as embarcações de maior porte já em operação e encomendas.

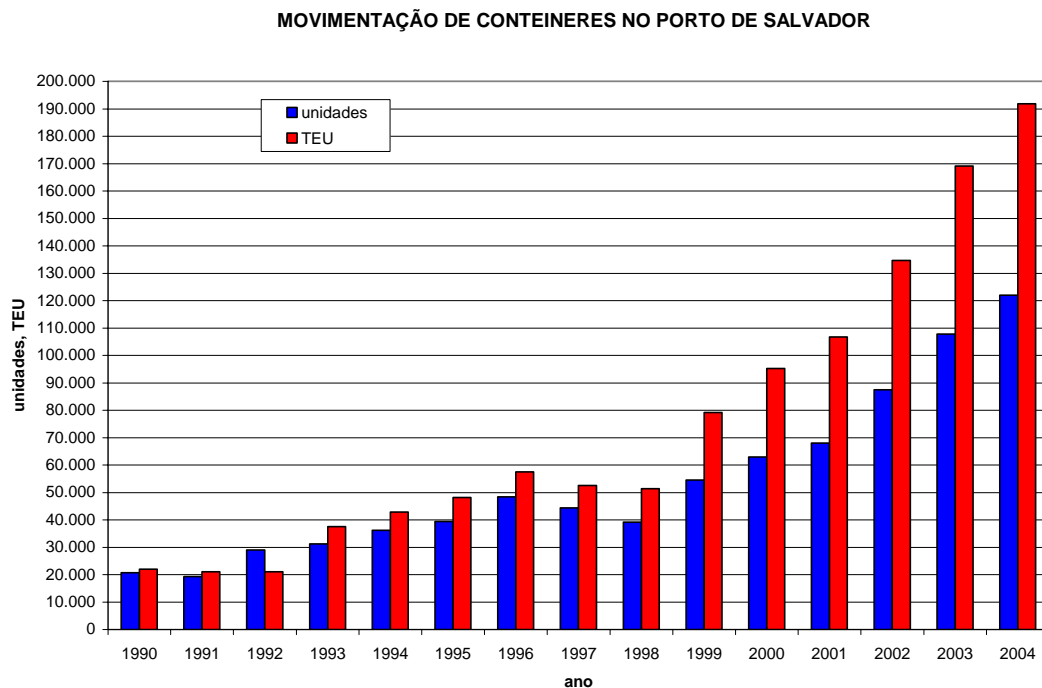
### Aspectos Socioeconômicos

O **Porto** detém os títulos de **Porto** de maior movimentação de contêineres do Norte/Nordeste e 2º maior exportador de frutas do Brasil. Esse ritmo de movimentação de cargas cresce ano após ano, acompanhando o desenvolvimento econômico do estado. O valor total em movimentação de cargas no ano de 2003 foi superior a 2,6 milhões de toneladas, representando um aumento de 12% em relação ao ano anterior, e uma receita de R\$ 62.199.046,00. Deste total, mais de 50% correspondeu a cargas containerizadas. Em 2004 está movimentação superou a 2,9 milhões de toneladas, demonstrando sua importância no contexto socioeconômico local, regional e nacional.

As figuras 18 e 19 mostram, respectivamente, a evolução da tonelage de carga containerizada e do número de contêineres em unidades e TEU, movimentadas através do **Porto**.

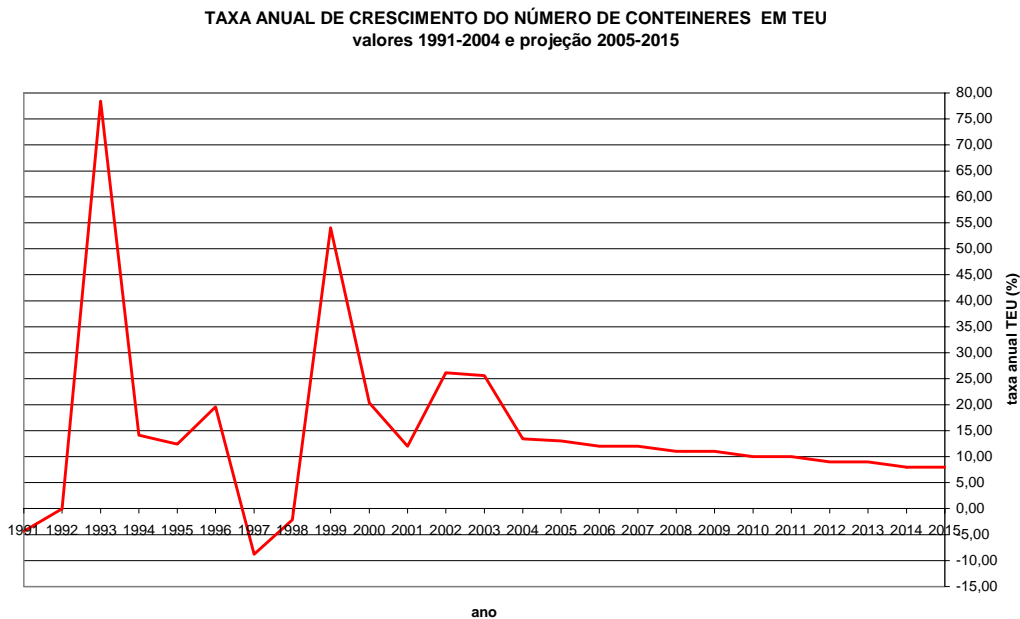


**Figura 18 - Evolução da tonelage de carga containerizada, por ano**



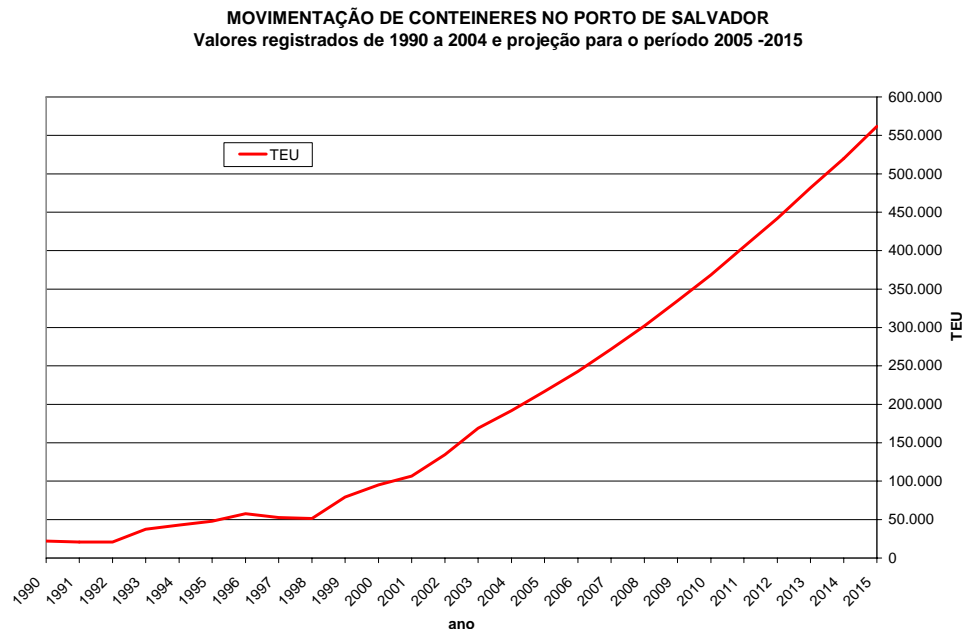
**Figura 19 - Número de contêineres em unidades e TEU, por ano**

A **figura 20** mostra a evolução anual para o período de 1991 a 2004 da taxa de crescimento do número de contêineres medidos em equivalentes de 20 pés. O mesmo gráfico mostra a projeção desta taxa de evolução para o período 2005 a 2015. A projeção foi feita de maneira conservadora admitindo-se taxas decrescentes a partir de 2004.



**Figura 20 - Evolução anual para o período de 1991 a 2004 da taxa de crescimento do número de contêineres**

A **figura 21** mostra a evolução do número de unidades, medidas em TEU, para o período de 1991 a 2004, e a projeção deste número utilizando-se as taxas projetadas apresentadas na **figura 20**.



**Figura 21 - Evolução do número de unidades, medidas em TEU, para o período de 1991 a 2004**

Como pode ser observado, mesmo com as projeções conservadoras adotadas, em um período de 4 anos (2004 a 2009), o número de TEUs movimentados no **Porto** poderá aumentar em cerca de 75%. Note-se que o prazo de 4 anos é um prazo relativamente curto em termos de planejamento portuário. Este acréscimo de 75% nas movimentações certamente não poderá ser absorvido pelas atuais instalações, mesmo com grandes e difíceis ganhos em produtividade do terminal. Terminais com áreas e número de berços semelhantes ao atualmente existente em Salvador, consideram números entre 180.000 a 200.000 TEUs/ano como limites, a partir dos quais deve ser considerada a expansão do mesmo. Como pode ser observado na **figura 19** as atuais instalações para contêineres no **Porto** movimentaram 190.000 TEUs, em 2004, mostrando-se próximo da saturação.

Este crescimento do fluxo de cargas necessitará de novos investimentos em modernização tecnológica e ampliação da infra-estrutura portuária, implementando maior agilidade operacional e tarifas mais competitivas. O objetivo é proporcionar a infra-estrutura necessária para o escoamento de produtos, atendendo às reais necessidades dos importadores e exportadores nacionais.

A Bahia é um dos estados brasileiros que mais vem crescendo nos últimos anos. São vários os setores que se encontram em expansão favorecendo positivamente a economia. O pólo petroquímico de Camaçari é o principal núcleo econômico da Bahia. Sua integração com o centro industrial de Aratu e o porto de Aratu, que faz parte do **Porto**, o colocam numa posição privilegiada.

O setor petroquímico baiano movimentava, por ano cerca de, **US\$ 5 bilhões**, o que representa uma participação superior a 15% do PIB da Bahia. As exportações representam US\$ 600 milhões/ano cerca de 35% do total exportado pelo estado. A indústria química e petroquímica representa hoje o maior movimento do **Tecon**, Salvador. De janeiro a outubro de 2004, os produtos petroquímicos representaram 53% das exportações deste terminal. Nas importações, os produtos químicos responderam por 36% do movimento do terminal, nesse mesmo período.

O estado da Bahia sempre esteve na vanguarda da produção de frutas tropicais. A área plantada, de, aproximadamente, 270 mil hectares, produz cerca de 4 milhões/t/ano. A produção corresponde a 12% da produção do país e a 47% da região nordeste, gerando um negócio de R\$ 1,4 bilhão por ano. Com grande parte da produção voltada para o mercado internacional, as frutas originárias do Vale do Rio São Francisco, em especial mangas e uvas, representaram, de janeiro a outubro de 2004, 11% do movimento do Tecon, Salvador na exportação. O Tecon atende a duas safras principais de frutas a de uva, uma em abril/maio e outra em setembro/dezembro e uma de manga, também em setembro/dezembro.

A manga é líder, em faturamento, da pauta de exportação de frutas “in natura” do Brasil, desde 1998. Segundo o Ministério da Agricultura, as exportações de manga saltaram de 22,2 mil toneladas em 1997, para mais de 128 mil toneladas em 2003, com um faturamento superior a US\$ 70,9 milhões. A Bahia é responsável por 90% do volume nacional de vendas de manga para o exterior.

Em 2003, o Tecon movimentou o total de 8.356 contêineres frigoríficos (“reefers”). Neste ano, até outubro, foram 5.096 contêineres, cujos principais produtos foram manga, uva, mamão, suco de frutas, polpa, camarão, entre outros.

O pólo automotivo em Camaçari, com empresa montadora e empresas de autopeças, deu um grande impulso ao estado. O crescimento do setor de autopeças e o escoamento desta produção para as demais regiões do país e para o exterior estarão condicionados a uma fácil integração modal propiciada pelo uso de contêineres.

As exportações baianas, no 1º semestre de 2005, obtiveram crescimento de 39,5%. Este resultado é 40% superior ao igual período de 2004, representando um volume de vendas no valor de US\$ 2,3 bilhões. Os produtos manufaturados foram os que registram o melhor resultado na balança comercial do estado, gerando um saldo comercial de US\$ 735 milhões, o que corresponde a um crescimento de 53% sobre o mesmo período do ano passado. No 1º semestre de 2005 as vendas de produtos manufaturados representaram 71% das exportações e tiveram uma elevação média de 48% de seus preços atuais.

A boa infra-estrutura de transportes e de logística torna-se fundamental para o crescimento econômico da região. Sob este aspecto, o **Porto** ainda é muito prejudicado na movimentação de frutas, pelo péssimo estado das estradas que o ligam às regiões produtoras. A melhoria da infra-estrutura de transporte terrestre para as regiões produtoras de frutas é preconizada no Programa Estadual de Logística de Transportes - PELT. Estas melhorias, quando implementadas, permitirão potencializar o aspecto da fácil integração modal propiciado pela

utilização de contêineres permitindo a integração entre rodovias, ferrovias e hidrovias facilitando a chegada do produto baiano para os principais centros, com preços competitivos. A ampliação e a modernização do **Porto** também vão influenciar de forma significativa na melhoria da infra-estrutura de transporte aumentando assim a competitividade da economia local.

Considerando os aspectos econômicos e sociais, a não realização da ampliação acarretaria sérios danos à estrutura de escoamento da produção baiana, operações de exportação e importação, além de sobrecarregar outras vias de transporte (terrestre, aérea).

O investimento para a ampliação e modernização do **Porto**, objeto deste EIA é da ordem de R\$ 80 milhões e deve gerar 202 empregos diretos na faixa de 1 a 10 salários mínimos e 1.000 empregos indiretos, gerando também uma maior receita para o estado.

### **Aspectos Mercadológicos**

Ao analisar o mercado de transporte aquaviário, devem ser levados em consideração dois segmentos: o transporte marítimo de longo curso e o transporte de cabotagem.

#### **Transporte Marítimo de Longo Curso**

O modal de transporte marítimo é responsável hoje por cerca de 80 % do comércio internacional.

Uma análise da estrutura do tráfego marítimo internacional mostra que cerca de 67% de todo o transporte internacional corresponde ao transporte de granéis líquidos e sólidos, respectivamente 45% e 22% e é feito por navios tanque e graneleiros, sendo os 33% restantes a parcela correspondente à carga geral. O transporte de carga geral é hoje feito quase que exclusivamente por navios especializados, portas contêineres e "Roll on - Roll offs" (Ro Ro), sendo os últimos utilizados para transporte de veículos montados. Na categoria carga geral, transportada em contêineres, poderá ser encontrada uma grande variedade de produtos, líquidos, granéis sólidos, frutas e outros com alto valor específico ou agregado. Porém, o especial destaque cabe para os produtos manufaturados que hoje, em sua quase totalidade (95%), são transportados em contêineres.

O crescimento médio anual da carga containerizada foi de 11% na última década, projetando-se um crescimento médio anual de 10% para a próxima década, o que demonstra a importância deste modal de transporte marítimo.

Outro aspecto relevante que tem caracterizado o transporte marítimo de longo curso é a contínua diminuição do valor relativo do frete marítimo quando referenciado ao valor dos bens transportados.



A título de ilustração, em 1980, os valores do frete representavam 6,64% do valor do bem transportado; este valor, em 1997 caiu para 5,27%. Esta tendência de queda mantém-se com o aumento do tamanho dos navios porta contêineres e com o aumento da eficácia dos portos.

Os países e regiões em desenvolvimento, entretanto, estarão sujeito a tarifas de fretes mais elevadas em função de menores volumes de carga, com o decorrente emprego de embarcações com menores portes, e, também, em decorrência de uma menor capacidades dos terminais. Assim, a inadequação de um terminal, levará ao emprego de embarcações menores, levando ao aumento dos fretes e a diminuição do volume de cargas, num círculo vicioso que terá como reflexo a estagnação econômica da região.

Desta forma, a inserção e consolidação da Região Metropolitana de Salvador e do estado da Bahia, como um dos importantes pólos manufatureiros, estarão fortemente condicionadas à existência de um terminal que possa receber embarcações de portes maiores e operar o embarque e desembarque destas cargas com eficiência.

As décadas de 40 e 50 foram decisivas para a navegação de longo curso, pois foi a partir desses períodos que os governos começaram a adotar políticas visando à constituição de uma marinha mercante nacional que tivesse importante participação na geração de fretes no comércio exterior brasileiro. Os resultados, no entanto, só foram obtidos na década de 60. Os objetivos das políticas eram promover uma marinha mercante atuante e, ao mesmo tempo, promover a construção dos navios em estaleiros locais.

A promoção da navegação nacional obteve sucesso nas décadas de 70 e 80, mas não por muito tempo. Os altos fretes e ineficiência das políticas de promoção da marinha levaram a liberalização do mercado de navegação, a partir da década de 80. Nos últimos 10 anos verificou-se uma queda acentuada no número de navios da frota brasileira e no seu nível de participação no comércio internacional, gerando uma crise que atingiu os estaleiros de grande porte do país.

Em 2000, a bandeira estrangeira gerou 80% dos fretes no transporte de carga geral entre o Brasil e o resto do mundo. A atual frota sob bandeira brasileira é semelhante a existente em 1976, onde o Brasil movimentava cerca de 130 milhões de toneladas de cargas marítimas, contra mais de 220 milhões de toneladas nos dias de hoje.

O mercado de transporte marítimo de longo curso é segmentado em carga geral e granéis. O primeiro tem como principal vantagem a sua realização por linhas regulares, na grande maioria das vezes isenta das leis de concorrência, permitindo às empresas de navegação o controle de preços e condições de serviços. Já o setor granel é servido por linhas irregulares onde as empresas operam de forma independente uma das outras. A Petrobrás e a Docenave eram responsáveis por 87% da frota brasileira de longo curso. Com o passar dos tempos ambas reduziram suas frotas significativamente.

## Transporte de Cabotagem

Este segmento vem crescendo timidamente nos últimos anos, mas há boas perspectivas para alteração desta situação. O potencial de crescimento existente no setor de transporte de cabotagem está fazendo com que os portos iniciem um processo de organização e modernização dos serviços portuários.

Em 1990, o modal hidroviário correspondia a 18,4% contra 56,0% do modal rodoviário. Diante dos altos custos do frete rodoviário o transporte de cabotagem surge como uma alternativa mais barata, apesar dos problemas de infra-estrutura.

Um novo panorama surge em 1999, com a economia estabilizada e índices de inflação controlados, apresentando boas perspectivas para o setor de cabotagem, sendo a principal ameaça de crescimento a deficiência da infra-estrutura portuária.

No setor de transportes, os investimentos do BNDES e do Ministério do Planejamento, visam fortalecer a integração regional e soluções multimodais para o transporte. Alguns investimentos que refletirão nas operações do **Porto** estão relacionados a seguir:

- Hidrovia do São Francisco, entre as cidades de Juazeiro e Pirapora (MG), que já permitiu reduzir o custo de transporte entre as regiões nordeste e sudeste e otimizar o escoamento da produção agrícola;
- BR 242/BA - a melhoria desta rodovia viabiliza a conexão entre o litoral baiano e o centro-oeste;
- BR 116/BA - a pavimentação de 291 km entre Tucano - Euclídes da Cunha - Ibó (PE), vai permitir, além de mais segurança, reduzir em 200 km à distância entre Bendengó e Ibó (PE);
- BR 101/BA - a restauração da rodovia melhorou a trafegabilidade deste grande corredor de transportes que atende todo o litoral brasileiro;
- Porto de Aratu - transformou-se num moderno terminal de uso múltiplo, apto a operar com navios de mais de 90 mil toneladas de porte bruto;
- Porto de Salvador - transformado nos últimos anos num dos principais entrepostos de movimentação de veículos do país. A movimentação de cargas containerizadas o faz ser o maior **Porto** do norte e nordeste. A partir de 2002, após sua privatização, foram implantados 2 modernos portaineres, duplicando a capacidade do **Porto**;
- Terminal de Ilhéus (ou Terminal de Soja) - a modernização deste terminal garantirá o escoamento rápido e seguro de parte dos grãos produzidos no oeste baiano.

A utilização de contêineres na cabotagem vem aumentando, passando de 37% em 1990 para 54% em 2000. Estima-se que a utilização de contêineres poderá atingir no máximo a 65% do transporte marítimo de carga em geral. A movimentação de contêineres nos portos brasileiros atingiu, em 2000, 1.647.798 unidades contra 1.482.839 unidades em 1999, o que corresponde a um aumento de 11,1%.

Um fator importante, que reflete diretamente no transbordo e na navegação de cabotagem, é referente ao tamanho dos grandes navios porta-contêineres de longo curso, pois poucos portos têm a capacidade de recebê-los. Com o aumento do porte dos navios de longo curso, será acentuada a tendência destes navios aportarem em um ou dois terminais para os quais exista um grande fluxo equilibrado de contêineres (exportação – importação).

A partir destes terminais principais, a distribuição para locais de menor fluxo será feita com grande vantagem pela navegação de cabotagem, aportando em terminais regionais a partir dos quais será feita a distribuição para os vários destinos finais. O aumento do porte dos navios de longo curso objetivando um menor custo e eficiência de transporte terá certamente um reflexo no porte das embarcações de cabotagem, principalmente aquelas destinadas aos terminais regionais. Este aumento de porte será inevitável, em grande parte, devido à transferência de navios anteriormente engajados no transporte de longo curso para as operações de cabotagem.

A ampliação da capacidade do **Porto** para a operação com contêineres e a possibilidade de recebimento de navios de maior porte, permitirá consolidar sua posição como importante terminal regional do nordeste, permitindo assim, através das operações de transbordo, alimentar as linhas de cabotagem que atendem os demais portos da região nordeste.

Tendo em vista todos os investimentos realizados e a realizar para a melhoria da infra-estrutura do setor de transportes, pode-se concluir a relevância da ampliação do **Porto** (objeto este EIA/RIMA) para a economia baiana e regional.

### **Aspectos Sócio-Culturais**

Acompanhando a evolução demográfica do país, segundo o BNDES, 67% dos baianos já viviam em áreas urbanas no ano de 2000. A ampliação do **Porto** vai ter, como aspectos positivos, o aumento do emprego e da renda, a absorção de novas tecnologias, o estímulo às atividades econômicas, o aumento do comércio, o aumento da competitividade dos produtos brasileiros em função do frete, a ocupação de áreas, direta ou indiretamente, por privatização ou arrendamento, de modo a evitar a ocupação desordenada e a degradação ambiental da área da ampliação.

### **Aspectos Ambientais**

Avaliando as operações exercidas pela **CODEBA** dentro da área do **Porto**, podemos verificar que, apesar da grandeza das atividades realizadas, elas não representam grandes riscos ambientais. Certamente o maior deles está no vazamento de óleo, proveniente de acidente durante um abastecimento em navios atracados. Todos os outros, em função do tipo de operação descontínua, apresentam impactos menores.

A **CODEBA** exercendo sua função de autoridade portuária, fiscalizará todas as atividades dos arrendatários, seus riscos potenciais e o cumprimento da legislação ambiental vigente. Os principais acidentes que podem ocorrer são:

- Queda de carga perigosa no mar;
- Lançamento de óleo e outras substâncias nocivas no mar;
- Vazamento, incêndio, explosão envolvendo produto perigoso;
- Vazamento, incêndio, explosão em navio;

Outros cenários acidentais que não sejam de ordem ambiental, como os abaixo listados, podem estar contemplados nos planos de emergência individuais da **CODEBA** e das arrendatárias:

- Incêndio em instalações prediais;
- Grave abalroamento de navio no cais ou em outro navio;
- Acidente com veículo automotivo;
- Acidente com equipamento de grande porte;
- Resgate de homem no mar;
- Condições de tempo adversas afetando a segurança das operações;
- Atendimento à vítima de acidente.

A não realização da ampliação, visando não causar danos ambientais às comunidades marinhas presentes na área do **Porto**, culminaria com a sobrecarga de outras vias de escoamento. O aumento da circulação de cargas pela malha rodoviária do estado (especialmente as BR 324 e BA-099) poderia culminar na ocorrência de novos impactos, tanto de caráter econômico-financeiro (aumento dos custos de transporte) como sócio-ambientais, tais como aumento do número de acidentes nas estradas, contaminação do solo por resíduos tóxicos, aumento no consumo de combustíveis fósseis, aumento expressivo nas emissões atmosféricas associadas aos veículos de transporte de cargas etc. Assim, os impactos ambientais seriam transferidos do ambiente marinho para o terrestre, além do que o período de atuação dos mesmos passaria de curto prazo para períodos indeterminados.

Os portos alteram o meio ambiente já na sua implantação, e possuem potencial de poluição na sua operação. No **Porto** que tem uma intensa movimentação de navios, e mesmo sendo a maioria porta contêineres, há possibilidade de acidentes ambientais. Os possíveis impactos ambientais que podem ser causados pelo **Porto** são:

- mudanças ambientais e perturbações em formas de vida marinha;
- interferência com o lazer, a pesca no mar e litoral adjacente;
- ocorrência de derramamentos operacionais nas instalações portuárias ,

- ruídos e vibrações durante a ampliação e operação do **Porto** e seus equipamentos (guindastes, empilhadeiras etc.).

Medidas de prevenção contra acidentes com vazamento de óleo, colisão com embarcação e outras, são comumente evitadas através da utilização de procedimentos normalizados, a exemplo da Lei nº 9.966/2000 e Convenção MARPOL 73/78.

### Aspectos Demográficos

De acordo com as informações da SEI, a Bahia vem registrando um crescimento de 2,8% da renda per capita da população. Este indicador mede o crescimento da renda em relação ao crescimento demográfico.

A demanda por obras e serviços públicos tende a crescer, já que as cidades atraem cada vez mais pessoas, aumentando a necessidade por geração de empregos. A ampliação do **Porto** vai gerar o aumento do emprego e da renda, a absorção de novas tecnologias, o estímulo às atividades econômicas, o aumento do comércio e o aumento da competitividade dos produtos brasileiros.

### Aspectos da Viabilidade Econômica e Financeira

Foi realizada uma análise da viabilidade econômica e financeira da ampliação do **Porto**. A análise tomou como critério avaliar um cenário base que permite ter uma visão criteriosa dos investimentos a serem realizados. Para a montagem deste cenário foram levadas em consideração as variações de crescimento da movimentação de cargas no **Porto**. Foi estabelecido um percentual de 2% a partir do 3º ano até o 10º ano, gerando diversos cenários novos. Os cenários foram analisados levando-se em consideração a utilização de recursos de terceiros (70%) e de recursos próprios (30%), e, em uma segunda situação, com 100% de recursos próprios.

Os dois berços na ponta norte a serem implantados, admitindo-se 100% de recursos próprios, apresentaram viabilidade econômica e financeira, desde que venham trabalhar dentro dos parâmetros estabelecidos nos cenários. O tempo de recuperação do capital a ser investido é de 4 anos e 7 meses.

Admitindo-se 30% de recursos próprios, o investimento também apresentou viabilidade econômica e financeira desde que venha trabalhar dentro dos parâmetros estabelecidos nos cenários. Neste caso o tempo de recuperação do capital investido a partir de recursos de terceiros é de 12 anos e do capital próprio de 3 anos e 9 meses.

Os investimentos propostos pela **CODEBA** para a ampliação do **Porto**, com a construção de dois novos berços de atracação de navios de grande porte, sinalizam que a demanda está crescendo e busca melhorias no escoamento dos produtos. O mercado exige melhorias na infra-estrutura para reduzir o tempo de atracação, o

número de horas operacionais, aumento de produtividade e redução e tarifas. O empreendimento da ampliação do **Porto** é justificado pelos dados de mercado e crescimento da movimentação de cargas no **Porto**.

Levando-se em consideração os aspectos financeiros e de mercado, pode-se constatar a viabilidade do empreendimento de ampliação do **Porto**.