

Marcus Cavalcanti

PANORAMA E PERSPECTIVAS DA INFRAESTRUTURA NA BAHIA

Atual secretário estadual da Infraestrutura, Marcus Cavalcanti é funcionário de carreira, gestor público por concurso. Sua gestão tem sido propulsora de soluções na área de infraestrutura e tem sido um grande incentivador das ações promovidas pelo Instituto Politécnico da Bahia (IPB). Com ampla atividade em órgãos da administração pública do estado da Bahia, integrando diversos Conselhos, Marcus Cavalcanti ingressou na vida pública em 1979.



SEI – A INFRAESTRUTURA É DE FUNDAMENTAL IMPORTÂNCIA PARA A GERAÇÃO DE UM AMBIENTE PROPÍCIO AO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, ALÉM DA REDUÇÃO DAS DESIGUALDADES SOCIAIS. COMO O SENHOR VÊ A ATUAÇÃO DA SEINFRA NOS ÚLTIMOS ANOS EM RELAÇÃO A ESSES OBJETIVOS?

Marcus Cavalcanti – Nos últimos quatro anos, a Secretaria de Infraestrutura recuperou 5 mil quilômetros de rodovias baianas, o que proporciona uma melhoria na logística, escoamento de produção e qualidade de vida da população. Recuperamos mais de 30 aeródromos e pistas de pouso, garantindo a chegada de UTIs aéreas, incentivando o agronegócio e facilitando o deslocamento em um estado tão vasto como a Bahia. Como temos uma geografia onde os rios cortam as cidades, temos nas pontes, muitas vezes, a única forma de deslocamento e desenvolvimento econômico. Nos últimos cinco anos, construímos mais de 15 equipamentos e outros cinco estão em andamento atualmente. Mudamos completamente a realidade da Região Metropolitana de Salvador. Nos últimos anos, a região passou por mais de 15 intervenções, algumas delas estruturais e que possibilitaram uma modificação no sistema viário e, também, das vias do polo de Camaçari e de Dias D'Ávila.

SEI – QUAIS AS AÇÕES REALIZADAS SOB SUA GESTÃO QUE CONTRIBUÍRAM PARA O CRESCIMENTO DA ECONOMIA BAIANA?

MC – Dentre as ações realizadas pela Seinfra estão a recuperação de cinco mil quilômetros de rodovias baianas, a construção do novo aeroporto em Vitória da Conquista, que será entregue ainda neste primeiro semestre e que coloca a Bahia como o único estado a realizar este feito nos últimos 10 anos. Também cito a implantação da Via Metropolitana e obras do contorno de Candeias e da Via Atlântica, na Região Metropolitana de Salvador (RMS), que trouxeram desenvolvimento para a região, a construção da nova rodoviária, na região de Águas Claras, que será um grande vetor de crescimento, e recuperação da BA-052, conhecida como Estrada do Feijão, através de PPP, que também vai levar à construção de uma ponte que vai ligar Barra a Xique-Xique. Destaco a primeira ponte estaiada da Bahia, a Ilhéus-Pontal, que é uma demanda da região sul e que vai melhorar a atração turística, já que a ponte antiga sobre o Rio Cachoeira não suportava o grande fluxo de visitantes, principalmente durante o verão.

Também atuamos no fomento da energia sustentável. A capacidade instalada através das fontes hídrica, biomassa e, principalmente, solar e eólica já representa 88% da matriz elétrica do estado. E temos o Fala Bahia, projeto que levará sinal de telefonia móvel para mais de 300 mil habitantes de 88 localidades rurais baianas. Todas essas ações são estruturantes e garantem o crescimento econômico e social para o estado.

SEI – SABEMOS QUE OS GARGALOS NA INFRAESTRUTURA SÃO OS QUE IMPEDEM A ECONOMIA DE CRESCER A TAXAS MAIS ELEVADAS. NA BAHIA, ONDE ESTÃO LOCALIZADOS OS PRINCIPAIS GARGALOS DA INFRAESTRUTURA?

MC – A Bahia tem uma extensão territorial equivalente ao tamanho da França. E dos 18 mil quilômetros de estradas, 12 mil são pavimentados. A dimensão física, por extensão territorial, requer obras que demandam mais investimentos, muitos deles atrelados à flutuação econômica e cambial, como, por exemplo, a produção de asfalto, que utiliza derivados de petróleo. Conseguimos driblar essa barreira com grandes empréstimos nos últimos anos, entre eles do Banco Mundial e do Banco do Brasil. Outro ponto de gargalo foi a paralisação das obras das linhas de transmissão, que impediu o escoamento da produção de energia. Com a retomada, estamos caminhando para sermos líderes nesse mercado no país.

SEI – NO BIÊNIO 2017-2018, A AGROPECUÁRIA BAIANA CRESCEU 29,5%. COMO O TRABALHO NA INFRAESTRUTURA DO ESTADO PODERIA ELEVAR AINDA MAIS A COMPETITIVIDADE DESSE SETOR?

MC – O agronegócio tem um peso importante para o PIB baiano, e o estado busca colaborar para a ampliação desse crescimento. A recuperação do sistema viário da BA-052 faz parte desse processo de crescimento. Ao todo serão recuperados 547 quilômetros (de Feira de Santana a Xique-Xique, com 462 km, e de Xique-Xique a Barra, com 85 km), além da construção da ponte sobre o Rio São Francisco, que vai otimizar o tempo de viagem entre Xique-Xique e Barra. O investimento total é de R\$ 705 milhões, ao longo de 20 anos de concessão. Essa obra, que é uma PPP, vai facilitar o acesso para o oeste, encurtar o acesso à linha de produção com o Nordeste do Brasil e dar uma garantia de escoamento de toda a safra que existe nas cidades próximas a Irecê, com a grande produção de cebola, de álcool, e de toda carga que vem da região, além de facilitar a logística do escoamento com os portos baianos. Também está sendo feita a recuperação do Anel da Soja. Os serviços estão em andamento em mais de 400 quilômetros, incluindo trechos em cidades da região, como São Desidério e Formosa do Rio Preto, além da região de Coaceral.

SEI – O SETOR PORTUÁRIO É UM VETOR DE DESENVOLVIMENTO PARA TODO O ESTADO. QUAIS MEDIDAS PODEM SER ADOTADAS PARA MELHORAR A EFICIÊNCIA DOS PORTOS BAIANOS?

MC – O governo federal precisa tomar a decisão de licitar os terminais do Porto de Aratu, que necessitam de investimentos para sua ampliação ou recuperação. O Porto de Aratu é o maior porto industrial do estado da Bahia e necessita de investimentos para que ele possa manter o tráfego de insumos, principalmente, para o polo petroquímico. Também precisamos definição para um novo terminal de regaseificação. O terminal

existente, de propriedade da Petrobras, tem dificuldade de compartilhamento para a importação de gás liquefeito, o que melhoraria o preço do gás que é vendido na Bahia e melhoraria a competitividade econômica da indústria da Bahia.

Outro ponto de entrave indireto para a parte portuária é a licitação da FIOLE (Ferrovia Oeste-Leste). A previsão é de ser licitada até o final do ano, o que destravaria o gargalo para a construção do Porto Sul. Temos que definir também alguns investimentos no Porto de Ilhéus, começar a discutir com o governo federal um acesso rodoviário, que seria o acesso norte da cidade de Ilhéus, além de licitações diárias para o Porto de Malhado.

SEI – NÓS TEMOS DUAS OBRAS DE INFRAESTRUTURA FUNDAMENTAIS PARA O CRESCIMENTO DA ECONOMIA BAIANA: FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE E PONTE SALVADOR-ITAPARICA. QUAIS AS PERSPECTIVAS DE CONCLUSÃO DA PRIMEIRA E DE INÍCIO DA SEGUNDA?

MC – O projeto de parceria público-privada (PPP) para construção e operação da Ponte Salvador-Itaparica já passou por audiência pública, ocorrida em 21 de março, e por consulta pública, que foi encerrada em 29 de março. Agora a etapa é de elaboração do edital com as sugestões feitas ao longo dos dois processos citados, e a nossa previsão é de lançar o edital neste primeiro semestre. A implantação da ponte será um elo integrador entre a capital, a Ilha de Itaparica e as regiões do baixo sul, Recôncavo e oeste. Além da ponte, a PPP prevê a inclusão dos acessos a ela em Salvador e Vera Cruz e a construção de um novo trecho de 9,3 quilômetros na BA-001, que vão compor o contorno da zona urbana de Vera Cruz. Também faz parte do projeto o trecho da BA-001 entre a interseção do novo contorno e a Ponte do Funil, que deverá ser duplicada, mantida e operada pela concessionária que vencer a futura licitação.

SEI – AINDA EM RELAÇÃO A ESSAS DUAS OBRAS, COMO O SENHOR DEFINE OS IMPACTOS DIRETOS E INDIRETOS SOBRE AS REGIÕES DA BAHIA?

MC – A construção da Ponte Salvador-Ilha de Itaparica vai reconfigurar a rede urbana e a logística da região por passar a ser um novo vetor de desenvolvimento do estado. Vai reduzir o tempo de deslocamento, beneficiando de imediato 250 municípios e 10 milhões de pessoas das regiões oeste, sudoeste, sul e extremo sul. Além disso, a ponte vai proporcionar ainda mais desenvolvimento da agricultura e aquecimento de polos navais, centros de distribuição, redes hoteleiras, aeroportos e educação, com a possibilidade de chegada de novas universidades. Sem falar nas melhorias na área da saúde.

SEI – A BAHIA É O QUINTO ESTADO DA FEDERAÇÃO EM EXTENSÃO, POR ISSO DEMANDA UMA QUANTIDADE DE OBRAS DE INFRAESTRUTURA CONSIDERÁVEL, PARA ASSEGURAR UM CRESCIMENTO COMPATÍVEL COM AS NECESSIDADES ECONÔMICAS E SOCIAIS DO ESTADO. COMO COMPATIBILIZAR ESSA CRESCENTE DEMANDA DIANTE DA RESTRIÇÃO ORÇAMENTÁRIA DOS ÚLTIMOS ANOS?

MC – Conseguimos reduzir os custos de implantação e manutenção de estradas por meio do Premar. Com a manutenção sendo feita pela empresa que ganha o direito de construir, evitamos mais gastos no processo, além de termos feito estudos e análises periódicas sobre o andamento dessas obras. Ainda nessa fase do Premar, conseguimos uma redução tamanha do investimento que possibilitará uma inclusão de mais 700 km sem termos de viabilizar novos recursos, ou seja, é a utilização consciente dos recursos públicos em favor dos cidadãos.

SEI – OBRAS DE INFRAESTRUTURA, COMO SABEMOS, EXIGEM UM VOLUME CONSIDERÁVEL DE RECURSOS. DIANTE DA RECESSÃO E DA CRISE FISCAL PELA QUAL PASSA O PAÍS, DE ONDE VIRIAM OS RECURSOS PARA REALIZAR ESSA E OUTRAS OBRAS DE INFRAESTRUTURA, INDISPENSÁVEIS PARA ASSEGURAR UM CRESCIMENTO COMPATÍVEL COM AS NECESSIDADES ECONÔMICAS E SOCIAIS DO ESTADO?

MC – Há quatro anos, no primeiro mandato do governador Rui Costa, nós criamos o Fundo Estadual Logístico de Transporte, que dá alguns recursos para manutenção de rodovias do estado. A crise econômica fez com que a arrecadação da CIDE caísse para a metade do valor que nós recebíamos. Então, neste ano, estamos recebendo metade do que recebemos em 2018. Em função da crise fiscal, estamos buscando empréstimos pra que continuemos mantendo o nível de investimento necessário para o crescimento da economia da Bahia, além de procurar a criação de fundos garantidores para que possamos fazer investimentos através de concessões ou de parcerias público-privadas, como o caso mais recente da Estrada do Feijão e do projeto que nós estamos fazendo da Ponte Salvador-Ilha de Itaparica. Também estamos trabalhando no projeto de concessão ou PPP para construção do novo aeroporto de Porto Seguro. Nossa meta é licitarmos no próximo ano.

SEI – O QUE É NECESSÁRIO PARA INTEGRAR AS DIVERSAS REGIÕES DO ESTADO PARA MELHORAR A CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA E O ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO?

MC – Basicamente, as rodovias de passagem do estado da Bahia são federais. Nós temos atrasos nas obras de duplicação da BR-116 Norte, que está paralisada; na duplicação da BR-101 Norte, que vem de Sergipe, passando por Entre Rios, Alagoinhas até Feira de Santana, por atrasos em função dos poucos recursos do governo federal; além da Via Bahia, que é uma concessão federal ainda não cumprida; e tem atraso na meta de duplicação da BR-116 Sul, que vai até Minas Gerais. Ou seja, são situações que dificultam o trânsito de mercadorias. Além disso, temos uma indefinição do

que vai ser feito com o contrato da FCA (Ferrovia Centro-Atlântica), concessionária da malha ferroviária do estado da Bahia. Tem uma multa aplicada na ANTT, com valores de sete, oito anos atrás, em torno de R\$ 900 milhões, e o pleito da Bahia é que esse valor seja integralmente investido na construção de um novo ramal da ferrovia, indo a Feira de Santana descendo até Itatim e Castro Alves, evitando a passagem por Cachoeira e São Félix, e permitindo que Feira de Santana seja um novo centro rododiferroviário de integração de intermodalismo, tendo em vista que Feira é o maior entroncamento rodoviário do Norte-Nordeste.

SEI – RECENTEMENTE, OS GOVERNADORES DO NORDESTE CRIARAM UM CONSÓRCIO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL. QUAIS OS REBATIMENTOS DESSA INICIATIVA SOBRE A INFRAESTRUTURA DA BAHIA E DO NORDESTE?

MC – O governador Rui Costa, primeiro presidente do consórcio, e nós estamos estudando um plano logístico do Nordeste. Só dois estados nordestinos possuem esse plano, e a Bahia é um deles. Vamos repassar essa experiência para construir um plano logístico do Nordeste. Nós temos não só integração do Nordeste com o resto do país, mas muitas vezes integração entre regiões da Bahia com regiões de outros estados do Nordeste, o que facilita o escoamento da produção, o acesso a serviços de saúde pública, de educação, mas o impacto importante é que a gente tenha em mente qual é o pensamento do Nordeste no projeto de integração logística da região internamente e com o resto do Brasil e do mundo.

SEI – AS AÇÕES DE INTEGRAÇÃO COM O GOVERNO FEDERAL PARA REALIZAÇÃO DE OBRAS EM PARCERIAS ESTÃO PARADAS OU ATRASADAS. QUANDO SERÃO RETOMADAS?

MC – Atualmente, a Seinfra não possui obras paradas por conta de repasse de recursos. Na verdade, o que temos são obras que infelizmente não conseguimos dar início por aguardarem algum tipo de liberação ou aprovação por parte do governo federal, o que impacta diretamente a questão da ampliação do que já temos feito. Por exemplo, poderíamos dobrar o número de vias recuperadas em toda a Bahia por meio de um empréstimo com o BEI, que está parado. Outro fator são investimentos mais estruturantes, como aeroportos, cujos projetos estão aguardando revisão do governo, a exemplo de Ilhéus e Porto Seguro.

SEI – QUAL É A VISÃO DO SENHOR EM RELAÇÃO ÀS PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS (PPP) E CONCESSÕES? ESSE É UM NOVO CAMINHO PARA OS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA?

MC – Sem dúvida é uma forma de investimento, pela qual o setor privado vai captar recursos e investir em obras de infraestrutura que tenham rentabilidade através de tarifa ou através de parcerias público-privadas. Os investimentos ficam mais baratos em termos econômicos e possibilitam que

sejam geridos com foco na eficiência. Temos experiências exitosas na Bahia na área de infraestrutura, como o metrô, alguns aeroportos, como os de Porto Seguro, Vitória da Conquista e Salvador, e é o que defendemos para o setor aeroportuário, um aumento dos investimentos do setor privado. É um caminho positivo que devemos perseguir e utilizar cada vez mais, além de aprimorar esses mecanismos.

SEI – QUAL É A SUA VISÃO ECONÔMICA E SOCIAL DA BAHIA NOS PRÓXIMOS CINCO ANOS, CASO AS OBRAS DE INFRAESTRUTURA SEJAM CONCLUÍDAS?

MC – A Bahia está tendo uma posição econômica e social descolada do resto do Brasil, não só em infraestrutura, mas nas diversas áreas, o que confere uma posição de destaque e de diferencial em relação aos outros estados do Brasil. A nossa preocupação é que a infraestrutura seja um facilitador do desenvolvimento econômico e social. Nós temos preocupações com a integração, por exemplo, com as construções das policlínicas, para que os municípios tenham acesso fácil às unidades. Nos últimos 10, 15 anos, passamos a ter universidades no interior, nas regiões oeste e sudoeste, por exemplo, e precisamos possibilitar o deslocamento dos estudantes, além de permitir o desenvolvimento social mais justo no interior da Bahia.