

2007

Recuperar e ampliar a infra-estrutura econômica e logística



RECUPERAR E AMPLIAR A INFRA-ESTRUTURA ECONÔMICA E A LOGÍSTICA

O Governo do Estado tem implementado esforços voltados para questões de infra-estrutura e logística, com ênfase para as que se referem à melhoria e ampliação da malha viária do Estado, abrangendo todos os modais: ferroviário, rodoviário, hidroviário e aéreo, assim como a implantação de centros logísticos integrados, como é o caso da plataforma logística de Juazeiro.

De início, numa visão de conjunto, vem sendo realizado o acompanhamento das ações previstas para a Bahia pelo Plano Nacional de Logística de Transportes – PNLT, elaborado pelo Centro de Excelência em Engenharia de Transportes – Centran, fruto de uma parceria entre o Ministério dos Transportes e o Ministério da Defesa (através do Exército), com o propósito de orientar os investimentos governamentais e da iniciativa privada, no período 2007-2022, em setores estratégicos como logística e transportes.

Com relação à atração de investimentos empresariais para os setores de infra-estrutura de transportes e logística e de acordo com o Programa de Parceria Público-Privada do Estado da Bahia – PPP Bahia, merecem destaque as discussões relativas ao estudo sobre as possibilidades no campo das concessões públicas e das Parcerias Público-Privadas – PPP, pois a inclusão de projetos e respectivas modelagens e minutias de edital de licitação e de contrato devem ser analisados antes de serem encaminhados para a apreciação pelo respectivo Conselho Gestor. Foram também efetuados contatos com órgãos do Governo Federal, a exemplo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, e com grupos empresariais potencialmente interessados nessas modalidades de investimento, contando sempre com boa receptividade por parte dos interlocutores.

1. SETOR FERROVIÁRIO

Sob o ponto de vista setorial, o setor ferroviário mereceu maior atenção, através da realização de estudos e providências relativos à viabilidade, modelagem e implantação da Ferrovia da Integração Oeste-Leste. Trata-se de uma obra que vai oferecer condições adequadas para o escoamento da produção do oeste da Bahia – um dos principais pólos do agronegócio do país – e também dos Estados do Tocantins, Goiás e norte de Minas Gerais, proporcionando a inserção do nosso Estado no mapa da logística nacional de transportes. A futura ferrovia deverá representar um novo fator de indução do desenvolvimento da Bahia e do Nordeste, transportando grãos, minérios, biocombustíveis, fertilizantes e derivados de petróleo.

Na sua primeira etapa, a ferrovia sairá do município de Luís Eduardo Magalhães, passando pelas cidades de Caetité e Brumado, até chegar a um novo porto no litoral baiano – a ser construído provavelmente no município de Ilhéus, com uma extensão de pouco mais de 1.000km (aproximadamente 600km até Brumado e 400km a 500km, até o porto a ser construído). Porém, num prazo mais longo, a ferrovia deverá proporcionar a integração da Bahia não só com os Estados do centro-oeste, mas também com os países andinos, pois poderá alcançar a costa do Pacífico, no Peru.

A construção da Oeste-Leste deverá gerar uma economia de R\$ 50 milhões por ano, no que se refere apenas ao transporte de grãos e insumos – seja através da redução no valor do frete, seja com a diminuição das perdas de grãos – beneficiando mais de 70 mil pequenos agricultores e cerca de dois mil empresários do agronegócio da região Oeste. Vale destacar que representações do empresariado regional já demonstraram interesse em participar, não somente dos investimentos

necessários para a implantação, mas também da gestão da ferrovia, quando de sua operação.

Ainda com relação ao modal ferroviário, merece destaque a importância da requalificação de toda a malha ferroviária existente, operada no regime de concessão pela Ferrovia Centro Atlântica – FCA, empresa subsidiária da Companhia Vale do Rio Doce. Nesse sentido, além da eliminação dos gargalos já identificados – tais como a travessia São Félix-Cachoeira, o contorno de algumas áreas urbanas e o restabelecimento do acesso ferroviário ao porto de Salvador –, faz-se necessária a urgente recuperação da linha entre a Região Metropolitana de Salvador – RMS e Juazeiro, tendo em vista o estabelecimento de intermodalidade com a Hidrovia do São Francisco e a malha rodoviária existente, bem como a probabilidade de implantação de projetos de exploração de minério de ferro na região do entorno do lago de Sobradinho, que dependerão do transporte ferroviário para o escoamento de sua produção.

2. SEGMENTO RODOVIÁRIO

No segmento rodoviário as atenções voltaram-se para a modelagem de um processo visando a concessão ou a celebração de uma PPP do sistema BA-093, além de o acompanhamento da proposta de concessão federal dos trechos da BR-324, entre Salvador e Feira de Santana, e da BR-116, entre Feira de Santana e a divisa com o Estado de Minas Gerais.

Além disso, considerando que 90% da malha rodoviária estadual encontrava-se, em janeiro de 2007, em condições ruins de trafegabilidade, o Departamento de Infra-estrutura de Transportes da Bahia – Derba, vinculado à Secretaria de Infra-estrutura – SEINFRA, desenvolveu intervenções emergenciais, priorizando os trechos que apresentavam situação mais crítica, assim como realizou outras atividades voltadas a assegurar a manutenção permanente das rodovias, diretamente pelas Residências de Manutenção, investindo, em 2007, cerca de R\$ 284 milhões (Tabela 1), que garantiram melhores condições de tráfego em, aproximadamente, 8.250km de rodovias, significando 41% da malha sob a responsabilidade do Estado, dos quais 1.010km com recuperação integral.

2.1 PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO DE CORREDORES RODOVIÁRIOS – PCR II

O Programa de Integração de Corredores Rodoviários do Estado da Bahia – PCR II investiu, em 2007, R\$ 172 milhões, sendo R\$ 60 milhões do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID e R\$ 112 milhões de contrapartida estadual, em obras de recuperação e conservação de rodovias, perfazendo o total de 229,1km, conforme Tabela 2, em obras que se encontravam paralisadas desde outubro de 2006, por falta de pagamento da contrapartida do Estado.

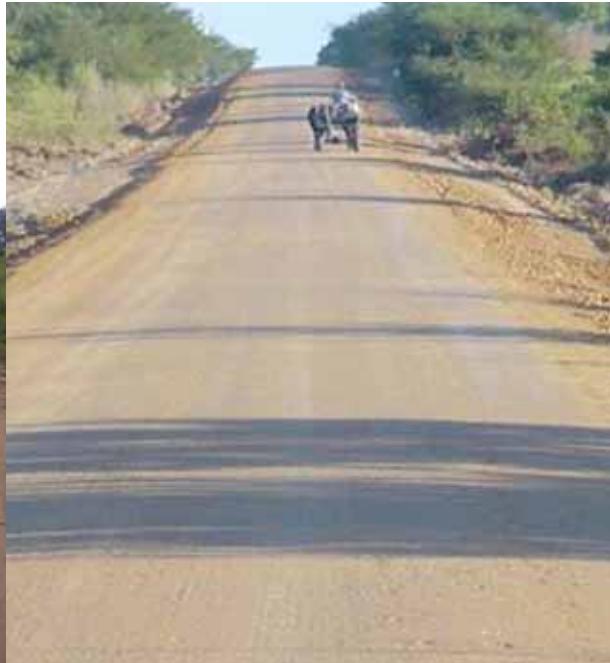
TABELA 1

INVESTIMENTOS NA MALHA RODOVIÁRIA
BAHIA, 2007

(EM R\$1.000,00)

AÇÕES	RECURSOS
Construção, restauração, recuperação e manutenção.	278.319
Reabilitação de rodovias nos Corredores Rodoviários do Estado – PCR II	172.186
Estudos e projetos de infra-estrutura de transportes	1.592
Expansão e melhoria da Malha Rodoviária	18.214
Conservação da Rede Rodoviária Estadual	48.686
Infra-estrutura de transportes em áreas prioritárias – Implantação do trecho Camamu-Itacaré BA 001 (Prodetur)	37.641
Policlamento e sinalização de rodovias	5.607
Sinalização de rodovias e terminais de transporte	2.521
Policlamento e segurança pública de rodovias	3.086
TOTAL	283.926

Fonte: SEINFRA/Derba



Dos 11 trechos com obras retomadas, oito foram entregues à população em 2007, beneficiando 32 municípios e cerca de dois milhões de habitantes, proporcionando melhorias ao escoamento da produção agrícola e das reservas minerais do Estado.

Ainda com recursos do Programa, a SEINFRA investiu R\$ 2,1 milhões na aquisição de 20 radares, seis fixos e 14 móveis, e R\$ 370 mil para adquirir 25 bafômetros que foram disponibilizados à Polícia Rodoviária Estadual e à Companhia Independente da Polícia Militar de Itabuna.

TABELA 2

**PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO DE CORREDORES RODOVIÁRIOS
BAHIA, 2007**

RODOVIA	TRECHO	EXTENSÃO (km)
BA-026	Rio Tamboril - Contendas do Sincorá	28,94
BA-026	Amargosa - Entronc. BR-116 (Milagres)	36,00
BA-026	Nova Itarana - Entronc. BR-116	12,47
BA-052	Mundo Novo - Entronc. BA-131 (Porto Feliz)	39,00
BA-131	Contendas do Sincorá - Entronc. BA-142	39,41
BA-148	Rio de Contas - Marcolino Moura	21,01
BA-262	Ibicuí - Iguái	15,15
BA-262	Floresta Azul - Firmino Alves	37,12
TOTAL		229,10

Fonte: SEINFRA/Derba

Ainda no âmbito do PCR, foram construídas 15 praças de pesagem de veículos, no valor de R\$ 40 milhões, providas de terminais de computador, visando fiscalizar e controlar o peso das cargas dos veículos, aumentando, consequentemente, a segurança da rodovia e evitando a rápida degradação das condições das estradas, causada, principalmente pelo excesso de carga.

2.2 OUTROS INVESTIMENTOS

Com recursos do Programa de Desenvolvimento do Turismo – Prodetur, foram investidos R\$ 38 milhões, oriundos do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, Banco do Nordeste – BNB, Governo do Estado e Ministério do Turismo, na construção do trecho Camamu-Itacaré da rodovia BA-001, com extensão de 48km e conclusão prevista para maio de 2008. Neste trecho foram construídas duas pontes sobre o Rio Baiano e iniciada a construção da ponte sobre o Rio de Contas.



Além disso, foram concluídas as obras do Programa de Recuperação de Áreas Degradas – Prad, executadas diretamente pelo Derba, na BA-001, no trecho Santa Cruz Cabrália-Belmonte, com extensão de 165km.

O Derba desenvolveu ainda análises de projetos básicos de engenharia, projetos estruturais de pontes, travessias aéreas e subterrâneas nas rodovias estaduais. No controle tecnológico,

o laboratório de solos e asfaltos do Departamento atendeu 512 solicitações de ensaios para obras, através de assessoramento aos projetos e serviços de construção, conservação e avaliação de pavimentos.

Com recursos do Tesouro do Estado, o DERBA realizou intervenções emergenciais em oito trechos, no total de R\$ 16,5 milhões e 792km, que se encontravam em péssimas condi-

ções de trafegabilidade, agravadas, ainda, em decorrência das chuvas que castigaram a Bahia, no início de 2007. As rodovias beneficiadas estão relacionadas na Tabela 3.

Devido à importância, merecem destaque as intervenções realizadas na BA-263, rodovia que liga as cidades de Vitoria da Conquista a Itambé, uma obra esperada há 15 anos e somente agora realizada, compreendendo a recuperação de um trecho de 2km na Serra do Marçal, com serviços de contenção, drenagem profunda e superficial, recuperação do aterro e pavimentação, com investimento de R\$ 5,1 milhões; e no Anel da Soja, um dos principais corredores de escoamento da produção de grãos da região Oeste, com obras de recuperação em 398km, no valor de R\$ 6,7 milhões.

Na área ambiental, foram realizadas inspeções ambientais para acompanhamento das obras, elaboração de Planos de Recuperação de Áreas Degradadas, de Relatórios de Caracterização do Empreendimento e também a implantação de Programas de Educação Ambiental, como o da Rodovia BA 148 (Rio de Contas-Marcolino Moura-Jussiape).

Em complementação aos recursos disponibilizados em 2007, para executar obras e serviços necessários ao desen-

volvimento econômico do Estado, a SEINFRA realizou um intenso trabalho de captação de recursos, que assegurou o total de R\$ 123 milhões, oriundos de órgãos federais, inclusive do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, através da celebração de seis convênios, aportando R\$ 10 milhões como contrapartida, que permitirão executar obras da maior importância para a Bahia.



TABELA 3

**OBRAS EMERGENCIAIS –
RECURSOS DO TESOURO
BAHIA, 2007**

RODOVIA	TRECHO	EXTENSÃO (km)
BA-233	Entronc. BR-324 – Pé de Serra	19,0
BA-274	Santa Maria Eterna – Canavieiras	75,5
BA-489	Itamaraju – Prado	51,5
BA-654	Aurelino Leal – Taboquilos	55,0
BA-161	Carinhanha – Marqueiro	128,0
BA-160	Entronc. BR-242 – Morpará	63,0
BA-263	Serra do Marçal (Vitoria da Conquista)	2,0
BA-460/ 461/459	Anel da Soja (Oeste)	398,0
TOTAL		792,0

Fonte: SEINFRA/Derba

O convênio celebrado, em setembro de 2007, entre o Estado da Bahia, com interveniência da SEINFRA e a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero, no valor total de R\$ 33 milhões, tem como objeto a realização dos projetos executivos, obras e serviços de engenharia do Complexo Viário Dois de Julho, que proporcionará modernização do acesso ao Aeroporto de Salvador, facilitando o trânsito, por onde trafegam diariamente mais de 90 mil veículos, interligando a rotatória do aeroporto ao Centro Industrial de Aratu, ao Pólo Petroquímico de Camaçari e ao Litoral Norte da Bahia, através da BA-099 (Estrada do Coco).

Também foi firmado convênio, no valor de R\$ 15 milhões, com a Secretaria Nacional da Defesa Civil do Ministério da Integração Nacional, para a reconstrução de uma ponte sobre o Rio Capivara, em Amargosa, quatro pontes na Várzea do Rio São Francisco e uma sobre o Rio Jundiá, em Itamaraju, que se encontravam sem condições de tráfego, causando perdas e prejuízos à população e ao escoamento agrícola.

Com recursos da Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e Parnaíba – Codevasf e do Ministério do Desenvolvimento Agrário, perfazendo R\$ 35 milhões, sendo R\$ 2 milhões de contrapartida, complementado, ainda, com recursos da ordem de R\$ 19 milhões do Tesouro do Estado, foram adquiridos equipamentos que comporão patrulhas mecanizadas, dando condições às Residências de Manutenção do Derba de desenvolverem as atividades de conservação e manutenção das rodovias.

Cabe ainda registrar a celebração de convênios de cooperação técnica com empresas privadas, para assessoramento e supervisão de projetos e obras.

2.3 PROGRAMA DE RESTAURAÇÃO E MANUTENÇÃO DE RODOVIAS – PREMAR

O Governo do Estado firmou, em setembro de 2007, contrato de financiamento com o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento – Bird (Banco Mundial), no valor de US\$ 100 milhões, com acréscimo de contrapartida do Estado no valor de US\$ 86 milhões, com o objetivo de implementar o Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias no Estado da Bahia, que apresenta uma filosofia inovadora, na qual a empresa detentora do contrato de restauração/reabilitação da rodovia fica responsável pela sua manutenção por cinco anos, tendo como meta a recuperação de 1.800km de estrada.

O Programa, além do componente de restauração e manutenção de rodovias, contempla um componente institucional com ações que pretendem apoiar o fortalecimento da capacidade técnica do Derba e da SEINFRA, visando a consolidação e a implementação gradual do Programa Estadual de Logística e Transportes – Peltbahia, da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia – SEI e da Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia – Agerba, tendo como objetivo otimizar o papel dos serviços de transportes, como ferramenta para promover o desenvolvimento local e regional e a reestruturação da capacidade reguladora do Estado.

As atividades do Premar foram iniciadas no segundo semestre de 2007, com o lançamento de licitações de projetos e de supervisão para os diversos trechos, no total de 385km, com estimativa de despesa de R\$ 3 milhões.





3. MODAL AEROVIÁRIO

A construção de um novo aeroporto em Ilhéus, a ampliação ou busca de uma alternativa para o aeroporto de Porto Seguro, além da modernização dos aeroportos de Bom Jesus da Lapa, Barreiras, Canavieiras e Vitória da Conquista, têm sido os temas dominantes no que se refere às ações previstas para o modal aerooviário.

Em relação a Ilhéus, o Governo Federal assinou Protocolo de Intenção para construção do novo aeroporto, que deverá entrar em operação em 2011.

De acordo com análise e parecer do Instituto de Aviação Civil – IAC, atual Agência Nacional de Aviação Civil – Anac, o sítio aeroportuário de Ilhéus (Aeroporto Jorge Amado) foi classificado como restrito quanto à possibilidade de expansão, demonstrando a necessidade da transferência da infra-estrutura aeroportuária para uma nova área que apresente potencial para atender à implantação de infra-estrutura compatível com operação de aeroporto regional, bem como atenda ao incremento do turismo observado na região. O novo aeroporto está estimado em R\$ 150 milhões, com previsão de início das obras em 2008.

Para implementação deste projeto, o Governo do Estado desenvolveu as seguintes ações em 2007:

- Escolha do novo sítio;
- Decreto Governamental de Utilidade Pública da área;
- Demarcação das poligonais para elaboração do projeto de desapropriação;
- Avaliação patrimonial do sítio do atual aeroporto.

No que se refere às obras nos outros aeroportos, estas serão executadas com recursos do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos – Profaa e foram licitadas pelo Derba. Entre as metas estão a recuperação das pistas de pouso e decolagem, dos pátios de estacionamento de aeronaves e a construção de muros, que irão proporcionar melhores condições operacionais, com conforto e segurança para os usuários.

4. MODAL HIDROVIÁRIO

No que se refere ao modal hidroviário, em maio de 2007 foi encerrado o Convênio CV-E-2005.4210.00, firmado entre a Secretaria do Planejamento – SEPLAN e a Companhia Hidro Elétrica do São Francisco – Chesf, com o objetivo de garantir a operação e manutenção da embarcação hidrográfica Velho

Theo. Naquela ocasião, a equipe da embarcação concluiu os trabalhos de batimetria (medição da profundidade) detalhada da faixa de navegação e demarcação geodésica e topográfica (latitude, longitude e cotas) com a implantação de 50 marcos topográficos fixos, no trecho crítico entre aclusa de Sobradinho e o terminal de Juazeiro, com vistas à sua desobstrução, mediante obra de derrocamento.

A partir de então, as atividades concentraram-se no acompanhamento das ações desenvolvidas pela Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba – Codevasf, através da Fundação de Estudos e Pesquisas Aquáticas – Fundespa, para execução e implantação das intervenções resultantes dos estudos e levantamentos que vêm sendo realizados pelo Estado da Bahia, visando promover a revitalização do rio São Francisco e a recuperação da hidrovia, como alternativa consistente de promoção do desenvolvimento regional em bases sustentáveis.

Dentre essas intervenções destaca-se a implantação do Campo de Provas em Escala Real, num trecho de 12 km de extensão do rio São Francisco, a jusante da cidade de Barra. O Campo de Provas é um laboratório a céu aberto e em escala real, que tem a finalidade de permitir a experimentação e monitoramento prévio dos dispositivos destinados à estabilização das margens e à regularização da profundidade do leito do rio, a exemplo da implantação de espiões transversais submersos e de obras de contenção de margens. Após um necessário

período de avaliação e aperfeiçoamento, essas soluções de engenharia deverão ser implantadas em outros trechos do rio.

Foram também iniciados os trabalhos de dragagem de bancos de areia e contenção das quedas de margens em uma dezena de trechos e passagens, que impedem ou oferecem riscos à navegação. Para todos esses trechos foram definidas e dimensionadas as intervenções necessárias.

Essas ações permitirão que, a partir de 2009, o volume médio anual de carga transportada por comboios passe das atuais 1.800 toneladas para 4.000 toneladas, o equivalente a 100 carretas de 40 toneladas por viagem. Com isso, o total anual de carga transportada entre Ibotirama e Juazeiro sairá da média anual de apenas 70.000 toneladas para 750.000 toneladas, absorvendo uma demanda reprimida para o transporte de soja, milho e caroço de algodão, destinados aos mercados da Bahia e do Nordeste Setentrional. No sentido inverso, de Juazeiro para Ibotirama, serão transportados calcário agrícola e fertilizantes químicos para o Oeste baiano e para as regiões de Bom Jesus da Lapa e Guanambi. Contudo, no longo prazo, a expectativa é que os comboios fluviais alcancem a capacidade de transportar 10.000 toneladas por viagem e a hidrovia alcance um volume de carga transportada da ordem de 5 milhões de toneladas anualmente.

Vale ressaltar que a Hidrovia do São Francisco, com seus 1.371km de extensão de Pirapora (MG) a Juazeiro-Petrolina, entre a Bahia



e Pernambuco, estava ameaçada de desaparecer. Atualmente, apenas no trecho de 610km entre Ibotirama e Juazeiro a navegação fluvial ainda é praticada em escala comercial. As intervenções planejadas pelo Governo do Estado representam o primeiro passo para a restauração dessa importante via para o transporte de pessoas e o escoamento de produtos.

5. INTERMODALIDADE E PLATAFORMA LOGÍSTICA

Uma das consequências da recuperação da navegação fluvial no São Francisco é a viabilização de um sistema intermodal de transportes, cujo funcionamento tem no município de Juazeiro um ponto estratégico. Esse sistema cria a oportunidade para instalação de um centro logístico naquela cidade que, juntamente com Petrolina, em Pernambuco, formam o mais importante polo comercial e centro distribuidor de mercadorias de todo o interior nordestino. Por essa razão, foi elaborado o estudo de viabilidade para implantação da Plataforma Logística de Juazeiro, com apoio do Governo Espanhol, através do Fundo para Estudos de Viabilidade – FEV. No decorrer de 2007 foram desenvolvidas atividades com o propósito de viabilizar a implantação, através da celebração de uma Parceria Público Privada – PPP.

Ainda com relação ao rio São Francisco, o Grupo de Trabalho – GT do São Francisco, criado pelo Decreto nº 10.276, de março de 2007, e instalado no mesmo mês, composto por 11 Secretarias Estaduais e sob a coordenação técnica da Superintendência de Recursos Hídricos – SRH, órgão da Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos – SEMARH, tem como objetivo acompanhar as ações referentes à garantia da sustentabilidade hídrica, saneamento ambiental e acesso à água na bacia do rio São Francisco, bem como estabelecer diálogo com os atores sociais locais, tais como as comunidades tradicionais, quilombolas, indígenas e populações ribeirinhas.

O GT do São Francisco, no decorrer do ano de 2007, realizou 17 reuniões ordinárias e três extraordinárias, além do seminário “Olhar Baiano sobre a Revitalização da Bacia Hidrográfica do São Francisco – O quê, por quê e como Revitalizar” e de uma visita técnica aos municípios do entorno do Lago de Sobradinho. Diversas reuniões contaram com as presenças de representantes dos meios acadêmicos, da área empresarial e do Ministério Público, na condição de convidados especiais.

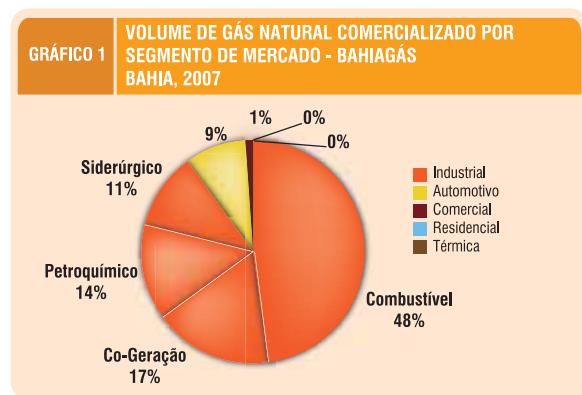
Outro importante Grupo de Trabalho – GT relaciona-se ao Projeto Integrado de Desenvolvimento de Novos Pólos Econômicos, tendo como finalidade articular e executar atividades preliminares visando à implantação da Ferrovia Oeste-Leste, do Porto Sul e do projeto de mineração de ferro em Caetité (Bahia Mineração Ltda – BML). Este GT é coordenado pela Secretaria da Indústria, Comércio e Mineração – SICM e conta com a participação da SEPLAN, SEINFRA e SEMARH.

Além disso, o Governo da Bahia vem atuando no sentido de viabilizar o Centro Logístico Integrado – CLI, de Feira de Santana, que servirá de base para a criação de um novo espaço de atividades econômicas na região.

6. EXPANSÃO DA OFERTA DE GÁS NATURAL

A Bahia é o Estado brasileiro que mais extensamente utiliza o gás natural, correspondendo a 13,4% da matriz energética estadual. Utilizado como combustível industrial, automotivo, comercial e residencial, em processos de co-geração, como insumo petroquímico, redutor siderúrgico e para geração termelétrica, o gás natural tem a Companhia de Gás da Bahia – Bahiagás, empresa de economia mista, como concessionária exclusiva de distribuição, sendo responsável por cerca de 9,4% da distribuição nacional, mantendo a Bahia como o terceiro maior Estado consumidor de gás natural do Brasil.

Em 2007, o faturamento da Bahiagás foi de R\$ 751,6 milhões, com um resultado líquido de R\$ 63,3 milhões. O volume total comercializado foi de 1,2 bilhão de m³, correspondendo a um volume médio de aproximados 3,3 milhões m³/dia, divididos entre os segmentos de mercado apresentados no Gráfico 1.



No segmento industrial, o grande destaque, em 2007, foi o início de fornecimento à Columbian Chemical Brasil, indústria que se instalou no Pólo Industrial de Camaçari, com consumo da ordem de 50 mil m³/dia de gás natural como combustível de reatores.

O volume médio comercializado no segmento veicular (GNV), foi de 312 mil m³/dia. Esta evolução se deve ao aumento no número de postos para abastecimento em GNV, passando de 42 postos, em 2006, para 49 em 2007. É importante destacar o início da distribuição de GNV no município de Alagoinhas, com a operacionalização do primeiro posto, ampliando, assim, o mercado de gás natural veicular fora da Região Metropolitana de Salvador.

O segmento comercial apresentou um significativo acréscimo, após a inauguração de um novo *shopping center* em Salvador, quando o insumo passou a ser fornecido para um supermercado e 31 restaurantes, utilizando as vantagens do gás natural canalizado para cocção de alimentos e aquecimento. A estimativa mensal de consumo que era de 18.570m³, vem surpreendendo com consumos médios de 36.000m³/mês.

O Programa de Investimentos da Bahiagás, em 2007, objetivou, principalmente, a implantação da infra-estrutura para o aumento da capacidade de fornecimento aos segmentos residenciais, comerciais e automotivos na Capital, contem-

plando também a expansão da rede de gás natural no interior da Bahia, em cidades como Feira de Santana e Camaçari, visando o atendimento a clientes automotivos contratados.

Os investimentos realizados, em 2007, totalizaram R\$ 18,3 milhões, tendo sido construídos 11,2km de gasodutos, perfazendo um total de 527km de rede da Bahiagás.

Na área ambiental, cabe destacar a realização do Fórum de Proteção ao Meio Ambiente do Trabalho do Estado da Bahia – Forumat, quando foi assinado Protocolo de Intenções, no contexto da Campanha Informativa de Prevenção dos Riscos em Abastecimento e Uso do GNV, tendo como públicos-alvos trabalhadores que operam sistema de GNV e condutores de veículos com gás natural.

Promoveu-se, também, educação ambiental para comunidades situadas na área de influência da rede de distribuição de gás natural, discutindo temas como conceitos de meio ambiente, efeito estufa, desmatamento e destruição das florestas, extinção dos animais, poluição de rios e oceanos, escazez de água, saneamento, resíduos sólidos, coleta seletiva e reciclagem.

Para contribuir com a meta de democratização do Governo, a Bahiagás está iniciando um projeto-piloto para oferecer gás canalizado à população de baixa renda.