

PLANO MESTRE

Porto de Ilhéus

SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA – SEP/PR
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA - UFSC
FUNDAÇÃO DE ENSINO DE ENGENHARIA DE SANTA CATARINA – FEESC
LABORATÓRIO DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA – LABTRANS

COOPERAÇÃO TÉCNICA PARA APOIO À SEP/PR NO PLANEJAMENTO DO
SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO E NA IMPLANTAÇÃO
DOS PROJETOS DE INTELIGÊNCIA LOGÍSTICA PORTUÁRIA

Plano Mestre

Porto de Ilhéus

FLORIANÓPOLIS – SC, NOVEMBRO DE 2012

FICHA TÉCNICA – COOPERAÇÃO SEP/PR – UFSC

Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR

Ministro – José Leônidas de Menezes Cristino

Secretário Executivo – Mário Lima Júnior

Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Portuário – Rogério de Abreu Menescal

Diretor de Sistemas de Informações Portuárias - Luis Claudio Santana Montenegro

Gestora da Cooperação – Mariana Pescatori

Universidade Federal de Santa Catarina

Reitora – Roselane Neckel

Vice-Reitora – Lúcia Helena Pacheco

Diretor do Centro Tecnológico – Sebastião Roberto Soares

Chefe do Departamento de Engenharia Civil – Antonio Edésio Jungles

Laboratório de Transportes e Logística – LabTrans

Coordenação Geral – Amir Mattar Valente

Supervisão Executiva – Jece Lopes

Coordenação Técnica

Antônio Venicius dos Santos

Fabiano Giacobbo

Jonas Mendes Constante

Reynaldo Brown do Rego Macedo

Roger Bittencourt

Equipe Técnica

André Macan

Antônio Nilson Craveiro Holanda

Bruno Henrique Figueiredo Baldez

Carlos Fabiano Moreira Vieira

Cláudia de Souza Domingues

Anny Karem Amorim de Paula

Bruno Egídio Santi

Carla Celicina David Sampaio Neves

Caroline Helena Rosa

Claudio Vasques de Souza

Daniele Sehn	Diego Liberato
Dirceu Vanderlei Schwingel	Diva HelenaTeixeira Silva
Edésio Elias Lope	Edgardo Ernesto Cabrera Chamblas
Emanuel Espíndola	Enzo Morosini Frazzon
Eunice Passaglia	Fábio Simas
Fernanda Gouvêa Liz Franz	Fernando Seabra
Francisco Veiga Lima	Frederico de Souza Ribeiro
Heloísa Munaretto	Isabella Cunha Martins Costa
Jervel Jannes	João Affonso Dêntice
João Rogério Sanson	Joni Moreira
José Ronaldo Pereira Júnior	Juliana da Silva Tiscoski
Juliana Vieira dos Santos	Leandro Quingerski
Leonardo Tristão	Luciano Ricardo Menegazzo
Luiz Claudio Duarte Dalmolin	Manuela Hermenegildo
Marcelo Azevedo da Silva	Marcelo Villela Vouguinha
Marcus José de Oliveira Borges	Mariana Ciré de Toledo
Mauricio Back Westrupp	Mayhara Monteiro Pereira Chaves
Maurício Araquam de Sousa	Milva Pinheiro Capanema
Mônica Braga Côrtes Guimarães	Martins Lecheta
Olavo Amorim de Andrade	Paula Ribeiro
Paulo André Cappellari	Paulo Roberto Vela Júnior
Pedro Alberto Barbeta	Ricardo Sproesser
Roberto L. Brown do Rego Macedo	Robson Junqueira da Rosa
Rodrigo Melo	Rodrigo Paiva
Samuel Teles de Melo	Sérgio Grein Teixeira
Silvio dos Santos	Stephanie Thiesen
Soraia Cristina Ribas Fachini Schneider	Tatiana Lamounier Salomão
Thays Aparecida Possenti	Tiago Buss
Tiago Lima Trinidad	Vinicius Ferreira de Castro
Virgílio Rodrigues Lopes de Oliveira	

Bolsistas

Ana Cláudia Silva	Bruno Luiz Savi
-------------------	-----------------

Carlo Sampaio

Daniel TjaderMartins

Fernanda Faust Gouveia

Guilherme Furtado Carvalho

Gustavo Stelzner

Jonatas José de Albuquerque

Lívia Segadilha

Luana Belani Cezarotti

Luiz Ricardo Weimann Araujo

Mateus Henrique Schuhmacher Valério

Natália Tiemi Komoto

Rodrigo Paulo Garcia

Simara Halmenschlager

Tatiane Gonçalves Silveira

Cristhiano Zulianello dos Santos

Eder Vasco Pinheiro

Luís Felipe Cardoso Masotti

Guilherme Gentil Fernandes

João Vicente Barreto

Larissa Berlanda

Luana Corrêa da Silveira

Lucas de Oliveira Rafael

Maria Fernanda Modesto Vidigal

Maurício Pascoali

Renan Leimontas

Samuel Sembalista Haurelhuk

Stefano Malutta

Thais da Rocha

Coordenação Administrativa

Rildo Andrade

Equipe Administrativa

Anderson Schneider

Pollyanna Sá

Scheila Conrado de Moraes

Eduardo Francisco Fernandes

Sandréia Schmidt Silvano

Fotografia

Sônia Vill

APRESENTAÇÃO

O presente estudo trata do Plano Mestre do Porto de Ilhéus. Este Plano Mestre está inserido no contexto de um esforço recente da Secretaria de Portos da Presidência de República (SEP/PR) de retomada do planejamento do setor portuário brasileiro. Neste contexto está o projeto intitulado “Pesquisas e estudos para a logística portuária e desenvolvimento de instrumentos de apoio ao planejamento portuário”, resultado da parceria entre a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), representada pelo seu Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans), e a SEP/PR.

Tal projeto representa um avanço no quadro atual de planejamento do setor portuário, e é concebido de modo articulado com e complementar ao Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) – também elaborado pela SEP em parceria com LabTrans/UFSC.

A primeira fase do projeto foi finalizada em março de 2012 com a entrega dos 14 Planos Mestres e a atualização para o Porto de Santos, tendo como base as tendências e linhas estratégicas definidas em âmbito macro pelo PNL.

Esta segunda fase do projeto completa a elaboração dos restantes 19 Planos Mestres e a atualização dos resultados dos Planos Mestres entregues em 2012.

A importância dos Planos Mestres diz respeito à orientação de decisões de investimento, público e privado, na infraestrutura do porto. É reconhecido que os investimentos portuários são de longa maturação e que, portanto, requerem avaliações de longo prazo. Instrumentos de planejamento são, neste sentido, essenciais. A rápida expansão do comércio mundial, com o surgimento de novos *players* no cenário internacional, como China e Índia – que representam desafios logísticos importantes, dada a distância destes mercados e sua grande escala de operação – exige que o sistema de transporte brasileiro, especialmente o portuário, seja eficiente e competitivo. O planejamento portuário, em nível micro (mas articulado com uma política nacional para o setor), pode contribuir decisivamente para a construção de um setor portuário capaz de oferecer serviços que atendam a expansão da demanda com custos competitivos e bons níveis de qualidade.

De modo mais específico, o Plano Mestre do Porto de Ilhéus destaca as principais características do porto, a análise dos condicionantes físicos e operacionais, a projeção de demanda de cargas, a avaliação da capacidade instalada e de operação e, por fim, como

principal resultado, discute as necessidades e alternativas de expansão do porto para o horizonte de planejamento de 20 anos.

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

Este relatório apresenta o Plano Mestre do Porto de Ilhéus, o qual contempla desde uma descrição das instalações atuais até a indicação das ações requeridas para que o porto venha a atender, com elevado padrão de serviço, a demanda de movimentação de cargas projetada para os próximos 20 anos.

Para tanto, ao longo do relatório são encontrados capítulos dedicados à projeção da movimentação futura de cargas em Ilhéus, ao cálculo da capacidade das instalações do porto, atual e futura, e, finalmente, à definição das ações que se farão necessárias para garantir o atendimento da demanda.

Após uma breve introdução feita no capítulo 2, o capítulo seguinte encerra o diagnóstico da situação atual sob várias óticas, incluindo a situação da infraestrutura e superestrutura existentes, a situação dos acessos aquaviário e terrestres, a análise das operações portuárias, uma análise dos aspectos ambientais e, por último, considerações sobre a gestão do porto.

Sobre a situação da infraestrutura destaque-se a obra de dragagem de manutenção que se faz imperativa no curto prazo, assim como a de aprofundamento que deverá levar a profundidade do canal de acesso, bacia de evolução e berços a pelo menos 13,1 m, profundidade igual à de Portocel.

Com relação aos acessos rodoviários, a rodovia de maior interesse é a BR-415 no segmento entre Ilhéus e Itabuna, cidade a partir da qual é feita a ligação com o interior da Bahia, principal área de influência do Porto de Ilhéus, e com os estados vizinhos.

Quanto às características dessa rodovia federal, ressalta-se a estreita largura de faixa, inferior a 3,5 m em praticamente toda a sua extensão, bem como a largura do acostamento, inferior a 1,5 m em diversos trechos e inexistente em outros. A velocidade máxima permitida é de 80 km/h.

A condição do pavimento vai de regular a precária em diversos trechos, assim como se verifica a precariedade da sinalização vertical, que frequentemente inexiste. A figura a seguir, nas proximidades de Ilhéus, exemplifica as condições citadas.



Figura 1. Trecho Precário da BR-415

Fonte: Google 2012, elaboração LabTrans

Em partes da rodovia se observa a presença frequente de pedestres no acostamento, explicado pelas diversas invasões da faixa de domínio, tanto se tratando de estabelecimentos comerciais quanto de finalidade residencial.

Entre as cidades de Ilhéus e Itabuna, há algumas localidades onde é possível evidenciar o conflito urbano com a rodovia, onde o tráfego de passagem se mistura ao tráfego local, ocasionando filas como é possível se ver através da próxima figura.



Figura 2. Conflito Urbano na BR-415

Fonte: Google 2012, elaboração LabTrans

Desta maneira, a qualidade do tráfego é inferior ao nível aceitável, fazendo com que a população local seja prejudicada, até mesmo correndo riscos como no caso dos pedestres que trafegam pelo acostamento. O mesmo ocorre com o tráfego de caminhões com destino

ao porto ou proveniente dele, que devido às precariedades expostas, tornam os custos de transporte muito mais elevados do que o ideal, perdendo competitividade.

Fica claro, portanto, que o acesso rodoviário à hinterlândia do Porto de Ilhéus se configura num grande gargalo, não somente aos interesses portuários, mas também a toda a população local.

Quanto à análise das operações portuárias, verificou-se que o volume total de carga movimentado em Ilhéus reduziu-se nos últimos dez anos, tendo sido em 2011 equivalente a 40% daquele registrado em 2002.

Em 2011, o porto de Ilhéus movimentou 267.100 toneladas de carga, sendo 213.007 t de granéis sólidos e 54.093 t de carga geral. Em Ilhéus há mais de 10 anos não há movimentação de granéis líquidos.

Ressalta a predominância dos granéis sólidos, decorrente principalmente dos volumes embarcados de soja, óxido de magnésio e concentrado de níquel.

A movimentação de carga geral foi toda não containerizada.

O diagnóstico evidenciou que a operação de granéis vegetais é feita preferencialmente no berço 102, enquanto que aquela dos granéis minerais é mais frequente no berço 101.

A tabela abaixo apresenta as movimentações mais relevantes ocorridas no porto de Ilhéus em 2011, de acordo com a base de dados da CODEBA, explicitando aquelas que responderam por 99% do total movimentado ao longo do ano.

As cargas de projeto, individualizadas na tabela, corresponderam integralmente a equipamentos para parques de geração de energia eólica (pás e equipamentos elétricos).

Tabela 1. *Movimentações Relevantes no Porto de Ilhéus em 2011*

Carga	Quantidade (t)	Participação (%)	% Acumulada
Soja	89.029	36,1	36,1
Óxido de Magnésio	66.605	27,0	63,1
Concentrado de Níquel	47.738	19,4	82,5
Cacau	32.967	13,4	95,9
Cargas de Projeto	7.696	3,1	99,0
Outras	2.436	1,0	100,0

Fonte: CODEBA; Elaborado por LabTrans

Observou-se que há espaço para melhorias operacionais. Por exemplo, o tempo despendido antes e após as operações de carga/descarga são altos, tipicamente 20 horas, gerando uma ocupação desnecessária dos berços. Nas três atracções de soja esse tempo foi, em média, de 100 horas.

Ilhéus é também visitado por navios de cruzeiro entre novembro e março. Em 2011 houve 40 atracções desses navios no porto.

O diagnóstico ambiental foi realizado com base nos estudos ambientais já disponíveis.

A seguir, no capítulo 4 é apresentada a análise estratégica realizada, a qual, essencialmente, buscou avaliar os pontos positivos e negativos do porto, tanto no que se refere ao seu ambiente interno quanto ao externo e, em seguida, estabeleceu as linhas estratégicas que devem nortear o seu desenvolvimento.

A matriz SWOT do Porto de Ilhéus pode ser vista na próxima tabela.

Tabela 2. Matriz SWOT

	Positivo	Negativo
Ambiente Interno	Boa estrutura de cais	Equipamentos de cais defasados e com baixa produtividade
	Proximidade entre OMGO e operadores	Baixa profundidade
	Oportunidades de arrendamentos e área de expansão disponíveis	Resultados financeiros deficitários
		Acessos terrestres conflitantes com a cidade
Ambiente Externo	Perspectivas de manutenção de demanda níquel e óxido de magnésio, e retomada de movimentação de contêineres e celulose	Construção do Porto Sul
	Proximidade com região produtora de grãos	Ausência de ligação ferroviária
	Potencial turístico – navios de cruzeiro	Acesso rodoviário – pistas simples
		Perspectiva de baixo crescimento da economia mundial

Fonte: Elaborado por Labtrans

Algumas das linhas estratégicas sugeridas estão expostas a seguir:

- Realizar a reestruturação financeira do porto
- Promover o arrendamento de áreas disponíveis
- Garantir a profundidade do canal de acesso, bacia de evolução e berços

- Aumentar a captação de mercado através de tarifas competitivas
- Promover a capacitação da mão de obra

No capítulo 5 são apresentadas as projeções da demanda de movimentação de cada uma das principais cargas de Ilhéus.

Essas projeções foram feitas após intensos e detalhados estudos envolvendo vários parâmetros macroeconômicos nacionais e internacionais, questões da logística de acesso ao porto, competitividade entre portos, identificação das zonas de produção, reconhecimento de projetos que pudessem afetar a demanda sobre o porto, etc.

Importante ressaltar que as projeções feitas estão consistentes com as projeções do PNL, e a elas se subordinam.

Também se deve destacar que as projeções foram inicialmente feitas para o complexo portuário que congregará o porto público de Ilhéus e o futuro Porto Sul. Feitas estas projeções foram definidas hipóteses sobre quais cargas seriam movimentadas por cada instalação, obtendo-se assim as projeções específicas para o porto público, objeto deste Plano Mestre.

Os resultados alcançados estão apresentados naquele capítulo, sendo reproduzido a seguir um resumo dos mesmos para o porto de Ilhéus, iniciando-se pela figura seguinte que mostra a variação da demanda por natureza de carga.

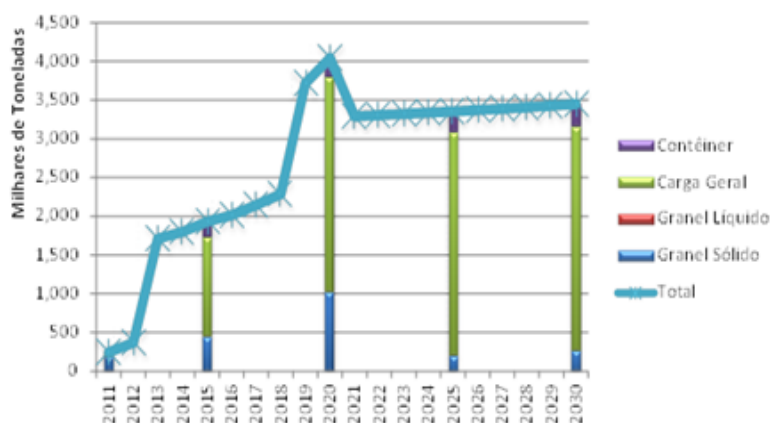


Figura 3. Movimentação Observada (2011) e Projetada (2012-2030) por Natureza de Carga – Porto de Ilhéus

Fonte: Dados Secex (Aliceweb) e PNL. Elaborado por LabTrans

A próxima tabela detalha a demanda futura para cada carga movimentada por Ilhéus.

Tabela 3. *Volume de Produtos Movimentados no Porto de Ilhéus entre os Anos 2011 (Observado) e 2030 (Projetado)*

Carga	2011	2015	2020	2025	2030
Soja (t)	89.029	99.882	416.663	0	0
Óxido de Magnésio (t)	54.585	53.460	65.914	82.432	103.049
Níquel (t)	45.733	59.723	83.374	116.390	162.482
Cacau (t)	32.516	19.770	0	0	0
Offshore (t)	6.102	32.755	66.575	71.575	72.024
Materiais Elétricos (t)	4.645	0	0	0	0
Celulose (t)	0	1.100.000	2.450.000	2.600.000	2.600.000
Contêiner (t)	0	203.879	253.084	273.868	295.732
Milho (t)	0	184.201	339.344	0	0
Fertilizantes (t)	0	43.866	116.737	0	0
Trilhos e Vagões (t)	0	14.503	0	0	0
Outros (t)	15.521	98.061	194.773	209.808	215.748
Total (t)	248.131	1.582.151	3.113.719	3.354.073	3.449.035
Navios de cruzeiro	40	46	59	75	96
Número de Passageiros	102.019	118.078	153.655	203.650	259.915

Fonte: Dados Secex (Aliceweb) e ANTAQ. Elaborado por LabTrans

Ressalte-se que o cacau deixará de ser movimentado nos próximos anos, mas, por outro lado, espera-se que a celulose passe a fazer parte da pauta de exportações pelo porto. Também os contêineres terão uma participação importante nas movimentações futuras.

Por outro lado, os granéis vegetais e os fertilizantes passariam a ser movimentados no Porto Sul a partir de 2021.

Pode-se notar a perda da participação do óxido de magnésio, níquel, cacau e da soja. Esta última passará a ser movimentada no Porto Sul. A celulose será a principal carga do Porto de Ilhéus em 2030, sendo sua participação correspondente a 75%, como pode ser visto na figura seguinte.

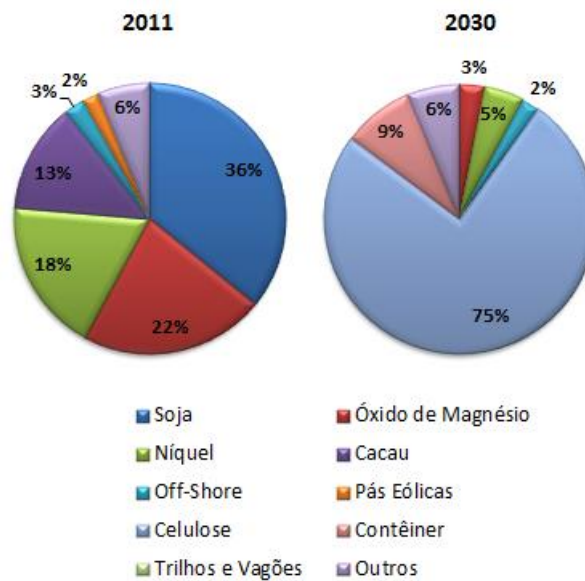


Figura 4. Participação dos Principais Produtos Movimentados no Porto de Ilhéus, em 2011 (Observada) e 2030 (Projetada)

Fonte: Dados Secex (Aliceweb), ANTAQ e CODEBA. Elaborado por LabTrans.

As demandas consequentes sobre os acessos ao porto, tanto aquaviário quanto terrestre, foram também estimadas no capítulo 5. Por exemplo, o número de escalas previsto para ocorrer em 2030 é da ordem de 480, bem acima do que foi observado em 2011, 87 atracações.

Esse crescimento é creditado à evolução da movimentação de contêineres e de celulose.

Em seguida, no capítulo 6 foram estimadas as capacidades futuras de movimentação das cargas nas instalações atuais do porto. Essas capacidades foram calculadas a partir da premissa básica de que o porto irá operar com padrão de serviço elevado, buscando reduzir o custo Brasil associado à logística de transporte.

As capacidades foram calculadas para os anos 2015, 2020, 2025 e 2030. Segundo a metodologia adotada para seu cálculo, que pode ser vista em um anexo deste relatório, essas capacidades dependem do mix de produtos que serão movimentados num trecho de cais em cada ano. Como o mix de produtos varia por conta da projeção da demanda, e uma vez que as produtividades de movimentação diferem de carga a carga, pode ocorrer uma variação da capacidade de movimentação de uma particular carga ao longo do tempo.

No capítulo 6 foram também estimadas as capacidades dos acessos aquaviário e terrestre.

No capítulo 7 foi feita a comparação entre as demandas e as capacidades, tanto das instalações portuárias, quanto dos acessos terrestre e aquaviário. No que diz respeito às instalações portuárias a comparação foi feita para cada carga.

O contido no capítulo 7 evidenciou que não haverá déficit de capacidade no horizonte deste plano, não sendo requerida expansão de infraestrutura.

A figura seguinte ilustra o resultado alcançado para o concentrado de níquel.

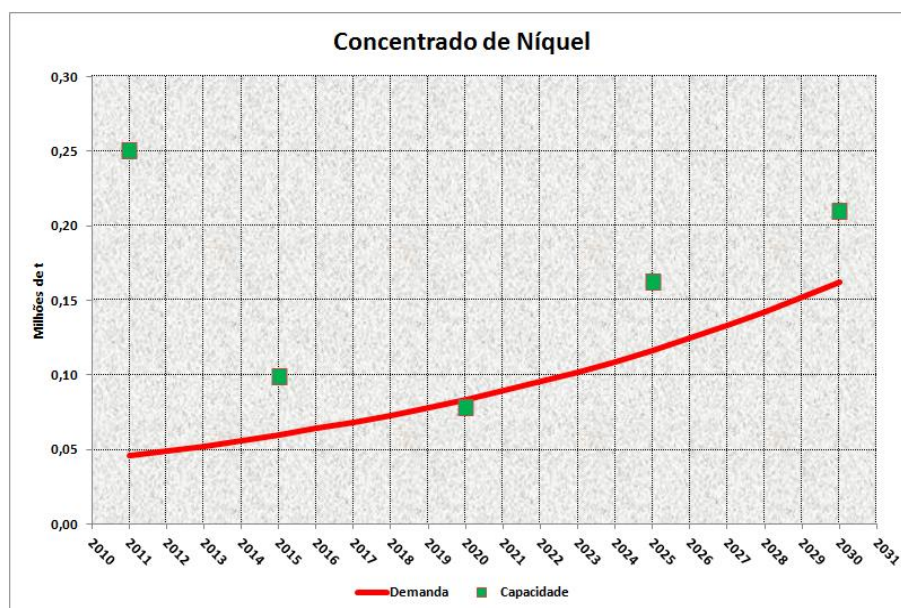


Figura 5. Concentrado de Níquel – Demanda vs Capacidade

Fonte: Elaborado por LabTrans

A queda de capacidade observada em 2015 é causada pelo início da movimentação de celulose, em grande quantidade.

Observa-se também que a capacidade em 2020 atenderá no limite a demanda projetada para aquele ano. No entanto, sendo as movimentações dos granéis vegetais e fertilizantes transferidas para o Porto Sul, por hipótese a partir de 2021, a capacidade passará a ser maior, não se prevendo déficit de capacidade para esta carga.

A situação do óxido de magnésio é semelhante conforme pode ser visto a seguir.

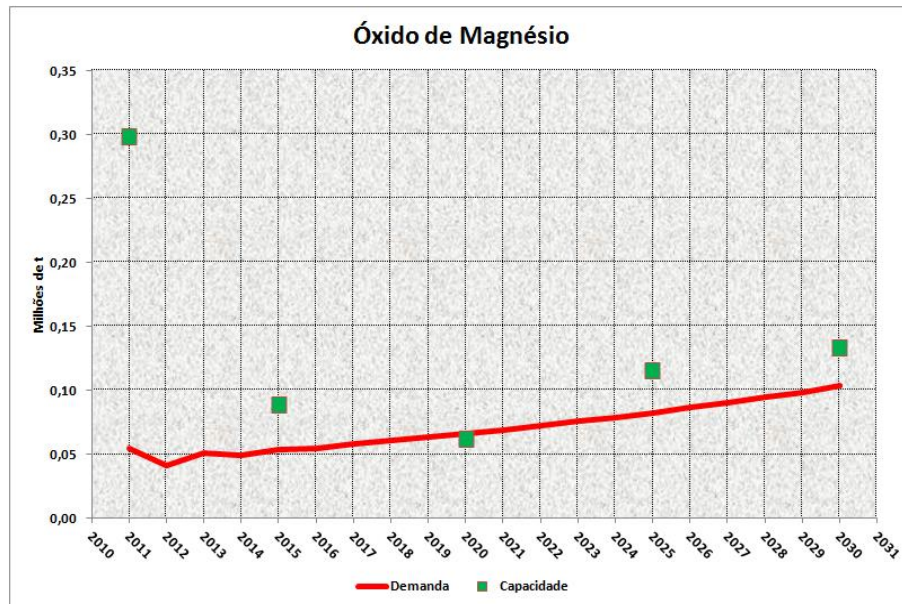


Figura 6. Óxido de Magnésio – Demanda vs Capacidade

Fonte: Elaborado por LabTrans

Com relação à celulose a próxima figura mostra a comparação entre a demanda e a capacidade.

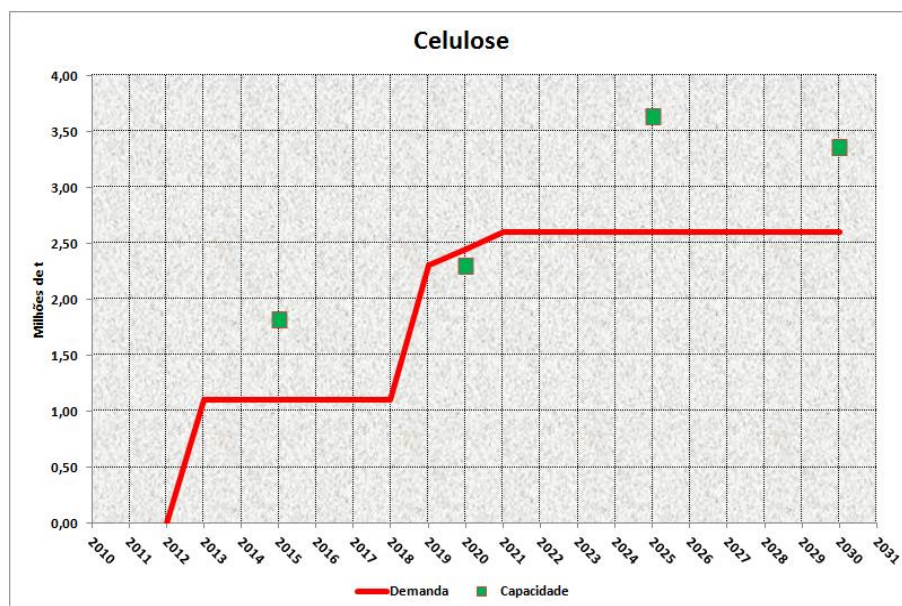


Figura 7. Celulose – Demanda vs Capacidade

Fonte: Elaborado por LabTrans

A comparação entre demanda e capacidade para a soja é mostrada na figura a seguir.

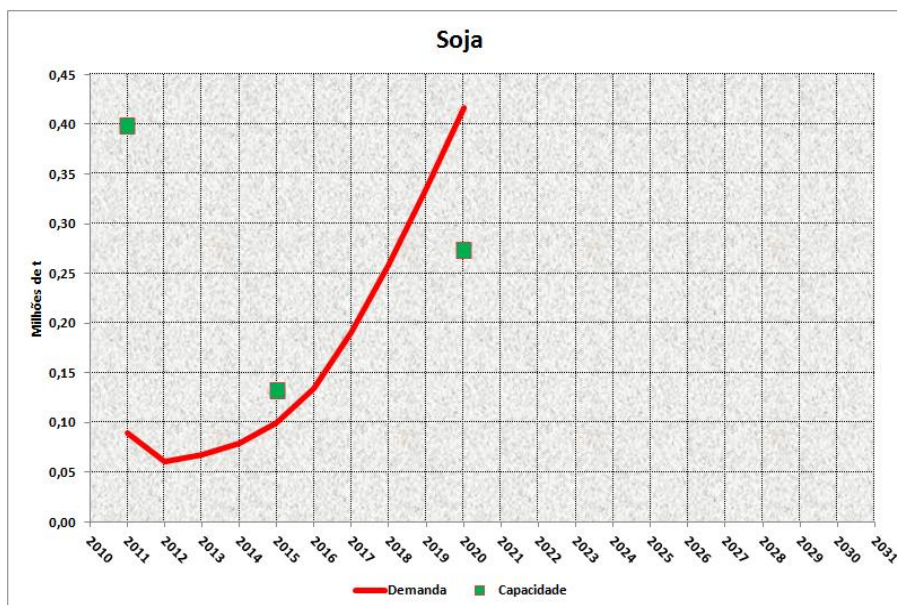


Figura 8. Soja – Demanda vs Capacidade

Fonte: Elaborado por LabTrans

No caso da soja, a queda da capacidade por conta da entrada da celulose, combinada com um aumento vigoroso da movimentação dos granéis vegetais, indica que entre 2018 e 2020 a capacidade será excedida, implicando numa queda do padrão de serviço do porto.

Algumas medidas poderão atenuar esse problema. Primeiro, antecipar a prontificação do Porto Sul, a se confirmar o aumento da demanda nos próximos anos.

Outra possibilidade é de se aumentar a produtividade da movimentação da soja, a qual, embora utilize um carregador de navios relativamente novo, foi muito baixa em 2011 (126 t/navio por hora de atracação), muito aquém das produtividades observadas em outros portos. Esse aumento de produtividade seria resultante de maior agilidade no embarque da carga, e, principalmente, pela diminuição dos tempos pré e pós operação, que foram muito elevados em 2011, não sendo necessária, assim, alteração ou ampliação da superestrutura.

A figura a seguir mostra a comparação entre a demanda projetada e a capacidade de atendimento aos navios de cruzeiro.

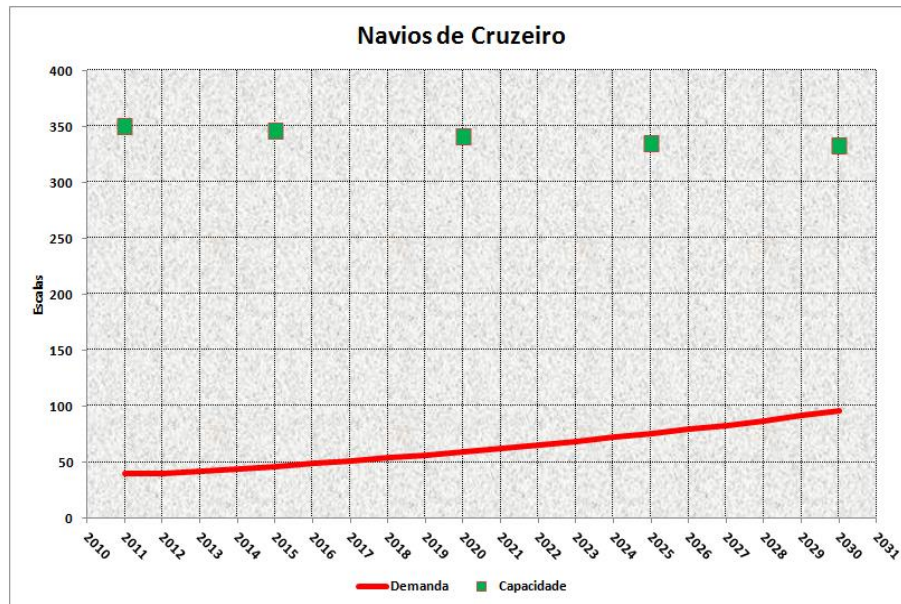


Figura 9. Navios de Cruzeiro – Demanda vs Capacidade

Fonte: Elaborado por LabTrans

Verifica-se que há capacidade em excesso para atender a demanda de atracação de navios de cruzeiro.

O capítulo 7 também tratou dos acessos terrestre e aquaviário. Quanto a esse último pode ser afirmado que o acesso aquaviário não impedirá o atendimento pleno da demanda projetada para o porto. Com relação aos acessos rodoviários destaque-se a necessidade de se melhorar as condições da BR-415 entre Itabuna e Ilhéus.

A seguir no capítulo 8 são feitas considerações sobre a parte financeira do porto e seu modelo de gestão.

Finalmente no capítulo 9 é apresentado o Programa de Ações que sintetiza as principais intervenções que deverão ocorrer no Porto de Ilhéus e seu entorno, para garantir o atendimento da demanda com elevado padrão de serviço. Este programa de ações pode ser visto na próxima tabela.

Tabela 4. Programa de Ações – Porto de Ilhéus

Item		Descrição da Ação		CRONOGRAMA DE INVESTIMENTOS E MELHORIAS - PORTO DE ILHÉUS																		
				Emergencial			Operacional						Estratégico									
				2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
		Melhorias operacionais																				
1		Aumentar a Produtividade e Eficiência das Operações Portuárias		✓																		
		Investimentos portuários																				
4		Realizar Estudos e Projetos para Dragagem de Aprofundamento			✓																	
5		Realizar Obras de Dragagem de Aprofundamento			?	✓																
6		Desenvolver Instalações para Armazenagem de Celulose			✓																	
7		Modernizar o Sistema de Sinalização e Balizamento Náutico																				
8		Implantar Estação de Passageiros					✓															
		Gestão portuária																				
11		Promover o Arrendamento de Áreas Disponíveis		✓																		
12		Reestruturar o Balanço Contábil do Porto			?	✓																
13		Atualizar a Tarifa Portuária			?	✓																
14		Estabelecer Sistema de Monitoramento de Indicadores de Produtividade			?	✓																
15		Programa de treinamento de pessoal				?	✓	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
		Acessos ao Porto																				
16		BR-415/BA - Duplicação Ilhéus - Itabuna - BA				✓																
		Investimentos e Ações que afetarão o porto																				
17		Trecho da Ferrovia de Integração Oeste Leste - Construção Ilhéus/BA - Caetitê/BA - BA						✓														
18		BR 418/BA Caravelas Entr. BR 101					✓															
19		BR-242/BA - Construção do Contorno de Barreiras - BA					✓															
20		BR-242/BA - Construção Entr BA-460 – Div BA/TO - BA					✓															
21		BR-101/BA - Duplicação Eunápolis – Entroncamento BR-418 - BA						✓														
22		Porto sem papel - Fase 2 - Porto de Ilhéus - BA		?	?	?	✓															

Legenda	
?	Preparação
✓	Prontificação

Fonte: Elaborado por LabTrans