

6 Conclusão

O trabalho em questão teve a intenção de mostrar, detalhadamente, a descrição atual do porto organizado de Salvador e fazer uma análise dos problemas e gargalos existentes e que poderão impedir, em médio prazo, o contínuo crescimento nos índices de movimentação e de produtividade operacional.

Na realidade, para que o porto possa continuar crescendo e mantendo sua posição de liderança na região nordeste do país assim como, também, melhorar sua posição à nível nacional e internacional, os administradores do porto organizado de Salvador, precisam encontrar novos parceiros privados para, gradativamente, sanar os problemas atuais.

É fato que, com o aumento do volume de cargas, principalmente na época da safra de frutas - quando aumenta o volume de exportações para países da Europa e Estados Unidos – e, ultimamente, com o forte investimento do estado da Bahia em levar grandes fábricas como o pólo petroquímico, a FORD do Brasil, a fábrica de pneus Continental entre outras tem gerado gargalos que devem ser reconhecidos pelos seus administradores e parceiros privados com profissionalismo para que possam junto encontrar a solução para cada uma delas.

A Dragagem do canal de acesso, da bacia de evolução e dos berços, a construção de novas retro-áreas para armazenagem de veículos e contêineres, a construção de novos berços com calados maiores, a concorrência intra-porto, a conexão do porto com o sistema ferroviário e a melhoria nos acessos rodoviários criando um ambiente multimodal eficiente são alguns exemplos que devem ser revistos.

Obviamente, existem alguns casos que necessitam de altos investimentos, mas que, mesmo assim, não devem cair no esquecimento das autoridades locais, mas sim, serem tratados em forma de parceria com o poder público ou com os setores privados.

A Dragagem é importante para que o porto possa continuar recebendo os navios atuais e para receber, também, navios de maior capacidade de carga, como os navios mais novos do grupo Hamburg Sud que tem operado no porto de Suape

Conforme mostrado, este serviço, já se encontra aprovado pelo Ibama e precisa ser iniciado imediatamente, assim como, este serviço, deveria ter uma periodicidade evitando que novos assoreamentos diminuam o calado do porto.

Com relação a construção dos novos berços e da nova retro-área para armazenagem de contêiner poderão ser solucionadas, conforme a revista Portos em revista (2006), com a construção dos dois novos berços de 14 metros de calado entre o cais da ponta norte e a feira de São Joaquim.

Além disto, é importante que estes berços sejam arrendados ao setor privado para que haja uma concorrência intra-porto com o terminal de contêiner atual.

Outro problema do porto, e que tem sido sanado pelos órgãos municipais é a obra de construção do viaduto que irá ligar o porto de Salvador e o acesso norte da cidade reduzindo o tempo de percurso dos contêineres que chegam das várias regiões pertencentes ao Hinterland do porto organizado.

É importante ressaltar que o Porto de Salvador não possui a intenção de vir a ser um Hub Port. Todavia, caso o projeto de construção dos novos berços e da retro-área saia do papel, o porto terá total condição para ficar entre os melhores portos nacionais com uma boa retro-área e novos berços com calado de 14 metros, além da aquisição de equipamentos de última geração como os portêineres do tipo pós-panamax.

Além dos já citados, existe, também, a necessidade de conectar o sistema portuário ao sistema ferroviário que, atualmente, não existe.

Resumindo, os administradores locais junto com o Governo Federal devem investir e ou encontrar formas criativas, junto com parceiros privados, para que todos os itens comentados neste trabalho possam sair do papel para que, o porto organizado de Salvador possa continuar provendo o serviço portuário de qualidade que tem oferecido ao comércio exterior bahiano sem que haja, no futuro, o estrangulamento da distribuição por falta de investimentos.