

BRASIL
PROGRAMA DE CORREDORES RODOVIÁRIOS DO
ESTADO DA BAHIA

(BR-0196)

SUMÁRIO

Página

DADOS SÓCIO-ECONÔMICOS
RESUMO

I.	QUADRO DE REFERÊNCIA	1
A.	O Estado da Bahia	1
B.	O setor dos transportes no Estado da Bahia	2
1.	Transporte ferroviário	2
2.	Transporte aéreo	2
3.	Transporte marítimo	3
4.	Transporte rodoviário	3
C.	Racionalidade do programa e estratégia do país e do Banco no setor dos transportes	10
D.	Operações do Banco no setor rodoviário do Brasil	10
E.	Experiência do Banco em outras operações estaduais	11
II.	O PROGRAMA, SEU CUSTO E FINANCIAMENTO	12
A.	Objetivos	12
B.	Descrição	12
1.	Características da operação	12
2.	Conceptualização e dimensionamento do programa	12
3.	Componentes do programa	15
C.	Custos do programa e seus componentes	18
1.	Custo total do programa	18
2.	Componentes do custo total	19
3.	Termos e condições do empréstimo	21
4.	Contribuição local	21
III.	EXECUÇÃO DO PROGRAMA	22
A.	Organismo executor	22
B.	Estado de preparação do programa	22
C.	Critérios de seleção	23
D.	Execução	24
1.	Administração do programa	24
2.	Estudos e projetos adicionais	24
3.	Obras civis e obras de conservação rodoviária	25
4.	Supervisão das obras	26
5.	Fortalecimento institucional	27
6.	Aquisição de bens e serviços	27

E.	Faixas de domínio	27
F.	Prazo de execução e cronograma de investimentos	28
	1. Prazo de execução	28
	2. Calendário de investimentos	28
G.	Reconhecimento de gastos e financiamento retroativo	29
H.	Adiantamento de fundos do empréstimo	29
I.	Aspectos ambientais	29
J.	Avaliação posterior	30
IV.	O MUTUÁRIO E O EXECUTOR	31
	A. Análise institucional	31
	1. O mutuário	31
	2. O organismo executor: DER/BA	31
	B. Análise financeira histórica	36
	1. Estado da Bahia	36
	2. DER/BA	44
V.	VIABILIDADE DO PROGRAMA	48
	A. Viabilidade técnica	48
	B. Viabilidade econômica	48
	1. Análise econômica	48
	2. Impacto distributivo	50
	3. Impacto dos projetos sobre os custos do transporte	51
	C. Viabilidade financeira	52
	1. Projeções financeiras do Estado da Bahia	52
	2. Projeções financeiras do DER/BA	57
	3. Viabilidade da contribuição local	57
	D. Capacidade institucional	59
	E. Viabilidade ambiental	60
	F. Riscos	60
	G. Riscos de catástrofes naturais	60

LISTA DE ANEXOS

Anexo II-1	Lista de Possíveis Projetos
Anexo II-2	Quadro de Custos - Subprograma de Obras Rodoviárias
Anexo II-3	Quadro de Custos - Subprograma de Manutenção Rodoviária
Anexo III-1	Calendário de Licitações e Contratação de Obras

LISTA DE APÊNDICES

Apêndice I	Projeto de Resolução (CO)
Apêndice II	Recomendações
Apêndice III	Anexo A do Contrato de Empréstimo

INFORMAÇÃO TÉCNICA DISPONÍVEL NOS ARQUIVOS DO PROGRAMA

- Quadro de Custos Detalhados: Unidade Coordenadora
- Quadro de Custos Detalhados: Estudos e Projetos
- Quadro de Custos Detalhados: Supervisão de Obras
- Quadro de Custos Detalhados: Assistência Técnica e Fortalecimento Institucional
- Lista de Veículos, Máquinas e Equipamentos a Serem Adquiridos
- Termos de Referência dos Serviços de Assessoramento
- Termos de Referência dos Estudos Complementares
- Termos de Referência para Supervisão das Obras
- Termos de Referência para o Fortalecimento do DER/BA
- Esquema Organizacional do DER/BA
- Avaliação Sócio-Econômica dos Projetos da Amostra
- Hipóteses para as Projeções Financeiras

SIGLAS E ABREVIATURAS

BA	Estado da Bahia
CMA	Comitê do Meio Ambiente
CRA	Centro de Recursos Ambientais
CTGA	Comissão Técnica de Garantia Ambiental
DCM	Divisão de Conservação e Melhoramento Rodoviário
DER/BA	Departamento de Estradas de Rodagem da Bahia
DETRAN/BA	Departamento de Trânsito da Bahia
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
EMBASA	Empresa Baiana de Saneamento Ambiental
FPE	Fundo de Participação dos Estados
ICM	Imposto sobre Circulação de Mercadorias
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IPVA	Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores
NAMA	Núcleo de Assessoramento do Meio Ambiente
CO	Capital Ordinário
PIB	Produto Interno Bruto
PMT	Plano Multimodal de Transporte
SAC	Sistema de Administração de Contratos
SAM	Sistema de Administração de Manutenção
SEARA	Sistema Estadual de Administração de Recursos Ambientais
SEPLAN	Secretaria de Planejamento
SETC	Secretaria de Energia, Transportes e Comunicações
SGP	Sistema de Gerência de Pavimentos
SUS	Sistema Unificado de Saúde
TIRE	Taxa Interna de Rentabilidade Econômica
UCP	Unidade Coordenadora do Programa
VAL	Valor Atual Líquido

BRASIL

Dados Básicos Socioeconômicos
Estatística e Análise Quantitativa
Departamento de Desenvolvimento Econômico e Social

Resumo Executivo

Estatísticas Sociais

Extensão territorial (Km2)	1992	8.456.508
População (em milhões)	1992	154.105
População (taxa média anual de crescimento)	1983-1992	2,0
Rural (percentagem)	1992	22,7
Densidade (habitantes por Km2)	1992	18,2
Estatísticas vitais		
Natalidade (taxa por 1.000 habitantes)	1991	24,0
Mortalidade infantil (taxa por 1.000 nascidos vivos)	1991	58,0
Mortalidade (taxa por 1.000 habitantes)	1991	7,5
Expectativa de vida ao nascer (anos)	1991	66,0
Analfabetismo (percentagem)	1990	18,9
Taxa de matrícula primária	1990	108,0

Estatísticas Econômicas

Taxa de câmbio de mercado (Cruzeiros/US\$)	5-1993	37.040,3
PIB per capita (taxa média anual de crescimento)	1983-1992	-0,1
Força de trabalho (em milhões)	1990	55.026
Taxa de desemprego (percentagem)	1992	5,9
Preços ao consumidor (variação em doze meses)	4-1993	1.423,1
Balanço operacional do setor público NF (% do PIB)	1991	-1,3
Crédito interno (% do PIB)	1992	21,1
Balança de pagamentos (milhões de US\$)		
Saldo em conta corrente	1992	6.300
Balança comercial	1992	15.700
Balança em conta de capital	1992	8.800
Variação de reserva (- aumento)	1992	-15.100
Dívida externa total (milhões de US\$)	1992	120.679
Serviço da dívida total (milhões de US\$)	1992	10.300
Razão dívida/PIB (percentagem)	1992	35,0
Relação do serviço da dívida (percentagem)	1992	25,1

16 de agosto de 1993

BRASIL

Dados Básicos Socioeconômicos

1. Taxas de câmbio

Cruzeiros/US\$, fim do período
Índice 1980 = 100

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Taxa de mercado	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,8	11,4	177,1	1068,8	12387,5
Índice efetivo real	130,1	134,6	138,6	147,8	147,7	136,9	109,8	93,5	116,5	129,8

2. Preços

Taxa média anual de crescimento em percentagem

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Índice de preços ao consumidor	142,0	196,7	226,9	145,3	229,7	682,3	1287,0	2938,0	440,8	1000,0
Índice de preços por atacado	200,0	233,3	233,3	140,3	206,9	697,1	1284,1	2710,0	401,1	...

3. Liquidez Internacional

Milhões de US\$

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Reservas	4562	11996	11609	6761	7458	8116	8729	9176	8764	23268
Reservas menos ouro	4355	11508	10605	5803	6299	6972	7535	7441	8033	22521
Direitos especiais de giro (DEG)	0	1	1	0	0	0	...	11	13	1
Posição de reservas no FMI	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Divisas	4355	11507	10604	5803	6299	6971	7535	7430	8020	22520
Ouro (valorização nacional)	207	488	1004	958	1159	1144	1194	1735	731	747

4. Contas nacionais

Milhões de US\$ de 1988
US\$ de 1988

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Produto interno bruto	267318	281184	302978	326788	337755	337301	348050	332791	335283	331534
PIB per capita	2058	2118	2235	2362	2394	2346	2377	2233	2212	2151

Taxa anual de crescimento em percentagem (preços constantes)

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
PIB per capita	-5,6	3,0	5,7	5,5	1,6	-2,0	1,4	-6,1	-0,8	-2,5
PIB por tipo de despesa (pm)	-3,5	5,2	7,9	7,6	3,6	-0,1	3,3	-4,4	0,9	-0,9
Consumo	-2,9	2,2	2,8	12,5	1,7	-1,4	4,0	-1,9	2,0	-2,3
Investimento interno bruto	-22,6	3,7	31,1	9,6	-1,3	-4,8	1,2	-8,1	-4,1	-0,7
Exportação de bens e serviços	14,3	22,0	7,0	-10,6	19,2	13,1	5,1	-4,9	6,6	5,2
Importação de bens e serviços	-17,4	-2,9	0,0	28,7	-2,9	-1,1	8,9	10,1	10,1	-1,6
PIB por setor de origem (cf)										
Agricultura, silvicultura e pesca	-0,6	3,3	10,0	-8,0	15,0	0,8	2,9	-3,7	2,5	6,0
Extração mineral	15,9	30,7	11,5	3,6	-0,9	0,4	3,9	2,9	0,3	-4,1
Indústria de transformação	-5,8	6,2	8,3	11,3	0,9	-3,4	2,9	-9,5	-0,5	-0,3
Serviços industriais de utilidade pública	7,5	12,4	10,0	8,5	3,2	5,9	1,6	1,8	4,3	1,9
Construção	-13,9	0,8	6,0	18,5	1,0	-2,8	3,2	-8,4	-4,0	-4,4
Comércio	-3,9	3,9	7,4	7,8	2,6	-2,6	3,1	-6,4	1,4	-3,2
Transportes e comunicações	1,0	6,7	9,8	13,8	6,0	6,4	8,7	1,6	6,5	3,2
Serviços financeiros	5,6	7,7	10,0	-1,8	-4,7	0,3	1,3	-3,1	-8,0	-4,6
Governo	2,0	1,9	1,9	2,0	1,9	1,9	2,0	1,9	1,9	1,9
Outros serviços	-55,9	-27,4	-33,0	371,8	62,1	14,0	9,0	6,4	27,6	-9,5

BRASIL

Dados Básicos Socioeconômicos

4. Contas nacionais (cont.)

Composição em percentagem (preços correntes)

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
PIB por tipo de despesa (pm)										
Consumo	80,4	77,7	75,7	78,5	74,5	72,1	72,0	76,8	79,1	...
Investimento interno bruto	17,2	16,5	19,1	19,1	22,2	22,7	24,8	21,5	18,9	...
Exportação de bens e serviços	11,7	14,2	12,2	8,8	9,4	10,9	8,2	7,2	8,5	...
Importação de bens e serviços	9,3	8,3	7,1	6,3	6,2	5,7	5,0	5,5	6,5	...
PIB por setor de origem (cf)										
Agricultura, silvicultura e pesca	11,9	12,9	11,8	11,5	10,3	10,5	8,9	10,4	10,8	...
Extração mineral	1,9	3,0	3,2	2,7	2,2	1,9	1,6	1,6	1,7	...
Indústria de transformação	31,6	31,8	33,6	32,9	31,8	31,0	29,6	26,3	25,0	...
Serviços industriais de utilidade pública	2,2	2,4	2,3	2,3	3,3	2,8	2,4	2,8	3,6	...
Construção	6,6	6,2	6,0	7,1	8,4	8,0	9,2	7,8	7,1	...
Comércio	10,1	9,4	9,1	8,7	8,0	8,1	7,8	7,3	7,1	...
Transportes e comunicações	5,8	5,6	5,3	5,1	5,2	5,4	5,5	5,5	5,5	...
Serviços financeiros	9,9	10,2	9,3	10,0	10,6	11,4	11,7	14,2	15,8	...
Governo	7,6	6,5	7,6	8,2	8,6	8,7	10,6	11,8	9,9	...
Outros serviços	12,2	11,9	11,7	11,7	11,5	12,2	12,8	12,2	13,6	...

5. Setor público não-financeiro

Como percentagem do PIB

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Necessidade de financiamento	-21,7	-24,2	-28,5	-11,2	-32,2	-52,8	-82,7	-29,3	-25,8	...
Conceito operacional (- déficit)	-4,4	-2,7	-4,4	-3,6	-5,7	-4,8	-6,8	1,3	-1,3	...

6. Panorama monetário

Como percentagem do PIB

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Crédito interno	40,3	33,9	31,9	33,3	31,3	22,6	13,7	22,5	20,4	21,1
Setor público	10,5	9,2	9,3	9,4	9,9	6,4	3,9	7,0	6,4	6,0
Setor privado	29,8	24,7	22,6	23,9	21,4	16,2	9,8	15,6	14,0	15,1
Moeda (M1)	5,1	3,5	3,2	9,1	4,1	2,1	1,2	3,7	2,7	1,4

7. Comércio exterior

Destino e origem em percentagem Índice 1980 = 100

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Exportação de bens (fob)										
Países desenvolvidos	63,3	64,3	64,4	66,7	65,9	65,2	67,9	68,0	63,4	58,7
Países em desenvolvimento	36,7	35,7	35,6	33,3	34,1	34,8	32,1	32,0	36,6	41,3
América Latina	10,3	11,3	9,6	12,3	12,3	11,9	11,8	11,3	16,5	22,2
Importação de bens (cif)										
Países desenvolvidos	38,4	39,8	45,3	59,2	56,0	57,5	55,8	54,9	59,3	60,2
Países em desenvolvimento	61,6	60,2	54,7	40,8	44,0	42,5	44,2	45,1	40,7	39,8
América Latina	14,4	15,6	12,3	13,1	12,1	12,8	18,3	17,1	18,0	16,5
Índice relação de troca	77,9	85,8	83,5	97,9	87,1	96,8	88,9	83,8	91,7	90,0

BRASIL

Dados Básicos Socioeconômicos

7. Comércio exterior (cont.)

Composição em percentagem

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Exportação de bens (fob)										
Produtos alimentícios	40,9	39,2	37,2	34,7	32,5	29,6	27,5	28,0	25,0	...
Produtos agrícolas não elaborados	4,1	3,1	2,6	2,8	3,6	3,4	3,5	3,5	3,5	...
Combustíveis	5,4	6,8	6,4	3,2	3,6	2,7	2,5	2,2	1,5	...
Produtos minerais e metais	17,4	17,2	18,1	19,8	17,9	23,3	25,1	25,3	27,7	...
Produtos manufaturados	32,3	33,7	35,7	39,5	42,3	41,0	41,4	41,0	42,3	...
Produtos químicos	5,8	6,4	6,6	5,7	6,2	6,5	6,0	6,4	6,4	...
Maquinaria e material de transporte	14,0	12,6	15,4	17,4	20,5	19,0	20,1	18,7	18,8	...
Outros produtos manufaturados	12,5	14,6	13,7	16,4	15,7	15,5	15,3	15,9	17,1	...
Importação de bens (cif)										
Bens de capital	12,2	9,6	11,2	13,9	16,0	17,6	15,6	17,6	...	...
Bens de consumo	4,1	3,0	4,2	11,8	6,7	5,1	10,4	11,4	...	...
Bens intermediários	83,4	87,2	84,3	74,0	77,3	77,2	73,9	70,7	...	...
Combustíveis	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Outros	0,4	0,3	0,3	0,2	0,1	...	0,1	0,3	...	...

8. Balança de pagamentos

Milhões de US\$

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Saldo em conta corrente	-6837	42	-273	-5304	-1450	4159	1025	-3788	-1408	6300
Balança comercial	6469	13086	12466	8304	11158	19168	16112	10747	10578	15700
Exportação de bens (fob)	21898	27002	25634	22348	26210	33773	34375	31408	31619	36200
Importação de bens (fob)	15429	13916	13168	14044	15052	14605	18263	20661	21041	20500
Balança de serviços	-13414	-13215	-12894	-13695	-12678	-15103	-15331	-15369	-13542	-11400
Frete e seguros	403	453	514	34	152	235	143	-50	-156	-250
Viagens	-392	-153	-375	-509	-184	-588	474	-122	-212	-50
Lucros e dividendos	-11008	-11470	-11192	-11127	-10319	-12084	-12547	-11613	-9652	-9135
Outros serviços	-1109	-832	-972	-1219	-1357	-1369	-1766	-1944	-1965	-1965
Transferências unilaterais	108	171	155	87	70	94	244	834	1556	2000
Privadas	106	161	139	89	113	107	226	813	...	...
Oficiais	2	10	16	-2	-43	-13	18	21	...	...
Balança em conta de capital	5532	4928	292	2006	4417	-1621	1495	5330	753	8800
Setor não-monetário	7760	5331	3528	4960	6194	493	4201	8317	3724	11700
Setor privado	-126	-4010	-2393	-4233	-6840	-6482	-3887	1047	3598	12600
Investimento direto	1373	1556	1267	177	1087	2794	744	236	-42	...
Investimento de carteira	-286	-272	-237	-450	-428	-498	-421	575	3808	...
Outros, longo prazo	-848	-1391	-2421	-4135	-7471	-7272	-3670	-232	-1077	...
Outros, curto prazo	-365	-3903	-1002	175	-28	-1506	-540	468	909	...
Setor governo	7886	9341	5921	9193	13034	6975	8088	7270	126	-900
Longo prazo	9274	11283	6325	8818	7995	7947	2737	-3584	-3416	...
Curto prazo	-1388	-1942	-404	375	5039	-972	5351	10854	3542	...
Setor monetário	-2228	-403	-3236	-2954	-1777	-2114	-2706	-2987	-2971	-2900
Longo prazo	-1519	-1404	-2643	-3647	-2178	-2520	-2415	-1354	...	...
Curto prazo	-709	1001	-593	693	401	406	-291	-1633	-2355	...
Varição de reserva (- aumento)	1891	-5369	511	3232	-2165	-1711	-1701	-1246	-221	-15100
Erros e omissões	-586	399	-530	66	-802	-827	-819	-296	876	...

BRASIL

Dados Básicos Socioeconômicos

9. Dívida externa

	Milhões de US\$ Razões em percentagem									
	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Dívida total	98367	105424	106147	113735	123864	115726	111378	116417	116514	120679
Dívida a longo prazo	81368	90113	91915	99550	106227	101477	90375	90431	95129	97898
Pública e garantida pelo governo	59856	70809	74738	84909	91793	89963	84368	83760	87476	90070
Bilateral	5021	6859	8176	10542	12867	13028	13354	15469	14779	14761
Multilateral	5122	5622	7358	10027	12311	11413	11088	11386	11068	10343
Bônus	2231	1698	1816	1787	1516	1546	2183	2339	9150	11330
Bancos	41199	50750	50107	54000	55839	55833	49949	46185	44041	45201
Créditos a fornecedores	2636	2590	3117	3614	3684	3028	2605	2585	2745	2699
Outros credores	3647	3290	4164	4939	5576	5115	5189	5796	5693	5736
Privada não garantida	21512	19304	17177	14641	14434	11514	6007	6671	7653	7828
Uso de crédito do FMI	2644	4185	4619	4501	3976	3333	2422	1821	1238	1045
Dívida a curto prazo	14355	11126	9613	9684	13661	10916	18581	24165	20147	21736
Atrasos no pagamento da dívida	151	178	344	398	3431	593	3755	9240	4352	5673
Serviço da dívida total	13416	13989	11309	11809	12043	17740	13425	8041	10754	10300
Pública e garantida pelo governo	7528	8026	7042	7568	7889	13059	8752	5577	7603	7306
Bilateral	769	919	684	1122	955	591	1321	1079	1532	1910
Multilateral	708	890	1084	1522	1980	2132	1911	2494	2451	2577
Privada não garantida	4224	4137	2427	2172	1860	2225	2504	1468	1090	1436
FMI recompras e cargos	68	204	402	978	1455	1179	1069	996	717	493
Dívida a curto prazo (só juros)	1596	1622	1438	1091	839	1277	1100	0	1344	1065
Razão Dívida/PIB	43	43	37	36	36	34	31	37	34	35
Relação do serviço da dívida	55	46	39	47	42	48	35	22	30	25

... Não disponível

0,0 Indica que o montante é zero ou não significativo

BRASIL

Dados Básicos Socioeconômicos

Fontes e notas

Resumo Executivo

Estatísticas Sociais:

Extensão Territorial: Organização dos Estados Americanos (OEA), América em Cifras 1974.

População: Estimativas do BID baseadas em dados do Centro Latinoamericano de Demografia (CELADE) e da Divisão de População das Nações Unidas.

Estatísticas Vitais:

Banco Mundial, Social Indicators of Development - 1993 Edition e Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL), Anuário Estatístico - Edição de 1992.

Estatísticas Econômicas:

Força de Trabalho: Banco Mundial, Social Indicators of Development - 1991-92 Edition.

Desemprego: Programa Regional de Emprego para América Latina e Caribe (PREALC).

1. Taxas de câmbio:

Fundo Monetário Internacional (FMI), Estatísticas Financeiras Internacionais (EFI).

Índice Efetivo Real: Estimativas do BID baseadas em dados do FMI.

2. Preços:

FMI, EFI.

3. Liquidez Internacional:

FMI, EFI.

4. Contas nacionais:

PIB em US dólares de 1988: Estimativas do BID.

PIB por tipo de despesa e por setor de origem: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Departamento de Contas Nacionais. Consumo inclui mudanças no inventário começando em 1985.

5. Setor Público Não-Financeiro:

Banco Central do Brasil, Departamento Econômico. Balança operacional exclui correções monetária e de câmbio sobre a dívida interna.

6. Panorama Monetário:

Crédito Interno: Banco Central do Brasil, Relatório Anual, vários números (média geométrica dos estoques do fim do ano). Oferta Monetária: ibidem (dados de junho de cada ano).

7. Comércio Exterior:

Comércio por destino e origem: FMI, Direction of Trade Statistics (fitas magnéticas).

Composição de Exportações: Divisão de Estatística das Nações Unidas (UNSTAT) Commodity Trade (COMTRADE) Data Base; exportações incluem re-exportações.

Composição de Importações: CEPAL. Combustíveis e lubrificantes e automóveis de passeio estão incluídos em outros.

Termos de comércio: CEPAL, Balanço Preliminar da Economia da América Latina e do Caribe, 1992.

8. Balança de Pagamentos:

Banco Central do Brasil, FMI, Balance of Payments Statistics (fitas magnéticas).

9. Dívida Externa Total:

Banco Mundial, World Debt Tables (fitas magnéticas).

BRASIL
DEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES
OPS/IRO

EMPRÉSTIMOS BID
Aprovados ao 30 de junho de 1993

	US\$ Milhares	Porcentagem (%)
TOTAL APROVADO *	8.858.689	100,0
DESEMBOLSADO	6.888.015	77,8
CANCELADO	1.144.593	12,9
POR DESEMBOLSAR	1.970.674	22,2
AMORTIZADO	3.548.951	40,1
APROVADO POR FUNDO		
CAPITAL ORDINÁRIO	7.253.992	81,9
FUNDO PARA OPERAÇÕES ESPECIAIS	1.473.176	16,6
FUNDO FIDUCIÁRIO DE PROGRESSO SOCIAL	61.510	0,7
FUNDO DE FIDEICOMISSO DE VENEZUELA	51.721	0,6
OUTROS FUNDOS	18.290	0,2
APROVADO POR SETOR		
AGRICULTURA E PESCA	960.232	10,8
INDÚSTRIA E MINERAÇÃO	1.551.333	17,5
TURISMO E MICROEMPRESA	0	0,0
ENERGIA	1.919.908	21,7
TRANSPORTE Y COMUNICAÇÕES	1.640.695	18,5
EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA	509.473	5,8
SAÚDE PÚBLICA E MEIO AMBIENTE	1.442.727	16,3
DESENVOLVIMENTO URBANO	491.741	5,6
PLANEJAMENTO E REFORMA	0	0,0
FINANCIAMENTO A EXPORTAÇÕES	266.477	3,0
PRE-INVESTIMENTO E OUTROS	76.103	0,9

* Cifras netas de cancelações com ajustes monetários e recuperações em empréstimos para financiamento de exportações.

B R A S I L

Programa Tentativo 1993-1994

1 9 9 3			
Número	Setor	Nome	Montante em US\$ milhões
BR-0072	OS	Programa Ambiental Guanabara	405
BR-0073	OS	Programa Ambiental Bacia Guaíba	116
BR-0162	TR	Modernização Rodovia Fernão Dias	267
BR-0196	TR	Transporte Bahia	147
BR-0194	VR	Redução Dívida Setorial	400
Sub-total			1.335
1 9 9 4			
BR-0192	OS	Saneamento Igarapés Manaus	98
BR-0204	TU	Desenvolvimento Potencial Turístico Nordeste	200
BR-0203	OS	Saneamento Baía de Todos os Santos	216
BR-0159	OS	Drenagem São Paulo II	319
BR-0150	TR	Rodovia São Paulo-Florianópolis	200
BR-0166	VR	Fortalecimento Mecanismos Integração	10
BR-0163	TR	Transporte Urbano Metro São Paulo	400
BR-0164	CYT	Programa Ciência e Tecnologia FINEP II	160
Sub-total			1.603
TOTAL			2.938

PROGRAMA DE CORREDORES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DA BAHIA

(BR-0196)

RESUMO

MUTUÁRIO: Estado da Bahia

FIADOR: República Federativa do Brasil

ÓRGÃO EXECUTOR: Departamento de Estradas de Rodagem da Bahia (DER/BA)

MONTANTE E FONTE:

BID (CO):	US\$147 milhões
Contribuição local:	US\$147 milhões
Total:	US\$294 milhões

TERMOS E CONDIÇÕES:

Prazo de amortização:	20 anos
Período de desembolso:	4 anos
Taxa de juros:	variável
Inspeção e supervisão:	1%
Comissão de crédito:	0,75%

OBJETIVOS:

Os objetivos gerais do programa são: (i) apoiar o desenvolvimento econômico da zona de influência do corredor principal de transporte rodoviário do Estado da Bahia; e (ii) contribuir ao esforço para preservar o patrimônio público constituído pela rede rodoviária existente.

Os objetivos específicos do programa são: (i) reduzir os custos de transporte nos corredores principais do Estado; e (ii) fortalecer a capacidade institucional para planejar, administrar e executar as atividades de manutenção.

DESCRIÇÃO:

Para atingir esses objetivos, preparou-se um programa global de obras múltiplas que compreende a execução de quatro subprogramas: (i) melhoramento e pavimentação de aproximadamente 750 km de estradas; (ii) reabilitação de aproximadamente 600 km de rodovias; (iii) manutenção rodoviária de aproximadamente 6.150 km; e (iv) fortalecimento institucional do DER/BA. O programa seria executado num período de quatro anos.

CLASSIFICAÇÃO AMBIENTAL:

O Comitê do Meio Ambiente (CMA), na reunião de 16 de novembro de 1992, classificou esta operação na categoria III e na reunião de 18 de maio de 1993 aprovou o Resumo Ambiental sem modificar essa classificação.

BENEFÍCIOS:

A execução do programa permitirá uma diminuição dos custos de transporte e dos gastos de manutenção do corredor principal de transporte do Estado, composto pela rodovia BR-242 e suas vias alimentadoras. Através do fortalecimento institucional do DER/BA, será obtida uma melhoria significativa no planejamento e na execução da manutenção da rede rodoviária estadual, preservando os vultosos investimentos realizados pelo Estado.

O programa melhorará o serviço oferecido pela rede rodoviária que compõe o corredor principal do Estado, aumentando em 16% sua extensão pavimentada. Mediante a reabilitação de 600 km de rodovias, 13% da rede rodoviária estadual que se encontram em mau estado voltarão às suas condições originais.

RISCOS:

Como risco, considera-se uma eventual debilidade na administração e supervisão do programa por parte do DER/BA, especialmente no componente de manutenção, já que esta é a primeira operação que o Estado realiza com o Banco no setor dos transportes. Isto eventualmente implicaria dificuldades na consecução das metas físicas estabelecidas com o Banco. Não obstante, para minimizar esse risco, prevê-se a contratação de uma empresa consultora para apoiar o DER/BA na execução do programa.

**ASPECTOS
ESPECIAIS:**

Na execução do programa, não se prevêem exceções às normas e políticas do Banco. Não obstante, de acordo com a programação proposta pelo executor, prevê-se o reconhecimento de gastos com a contribuição local até um montante equivalente a US\$650.000, que corresponde a projetos de engenharia e estudos de viabilidade dos projetos complementares, que não fazem parte da amostra representativa, cuja contratação tenha sido efetuada de acordo com os procedimentos da legislação local aceitos pelo Banco.

**ESTRATÉGIA DO
BANCO NO PAÍS:**

O programa proposto corresponde às linhas de ação, objetivos e orientações programáticas indicadas como prioritárias no Sétimo Aumento de Recursos do Banco, sendo coerente com a estratégia estabelecida com o país para o período 1992-93 no setor dos transportes. Neste exercício, definiu-se juntamente com as autoridades brasileiras o conceito de corredores rodoviários principais, a fim de priorizar os projetos federais e estaduais a serem considerados pelo Banco.

Os critérios de seleção para a consideração de projetos rodoviários enfatizam os programas que favorecem a recuperação da rede rodoviária existente e se

encaixam no plano nacional de investimentos, estimulando a competitividade dos setores produtivos e permitindo a integração dos principais centros de produção, consumo e portos de exportação. A operação proposta é coerente com as prioridades estabelecidas com o país e conta com a prioridade do Governo Federal e do Estado da Bahia.

I. QUADRO DE REFERÊNCIA

A. O Estado da Bahia

- 1.1 O Estado da Bahia localiza-se na região Nordeste do Brasil, tem uma superfície de 561.000 km² (equivalente a 6% da superfície total do país) e conta com uma população de 11,8 milhões de habitantes, que representa 7,7% da população brasileira. 1/ Da população total, 44% vivem nas áreas rurais e 56% nas áreas urbanas. A ocupação espacial ocorreu de maneira gradual, acompanhando os processos de expansão econômica, do litoral para o interior do Estado.
- 1.2 Até 1950, a economia baiana caracterizou-se por ser predominantemente agrícola, baseada em cultivos de exportação como açúcar, fumo, algodão e cacau. A partir desse momento, iniciaram-se transformações estruturais em sua economia mediante um processo de diversificação que favoreceu a produção industrial, consolidada na década de 70. Desde então, o setor industrial converteu-se numa importante fonte de renda do Estado, através do Pólo Petroquímico de Camaçari, Centro Industrial de Aratu e outros distritos industriais do interior.
- 1.3 As principais atividades econômicas do setor primário no Estado da Bahia são a agricultura e a pecuária. Entre os diversos produtos agrícolas, o cacau tem um lugar de destaque, gerando aproximadamente 80% da produção do país. Os principais produtos explorados com fins industriais são café, açúcar, soja, algodão, borracha e fumo. No total, são explorados 43 produtos agrícolas na Bahia. Quanto às atividades pecuárias, a criação de gado bovino e a produção de leite são as mais significativas. A contribuição do setor primário ao PIB estadual diminuiu de 30% em 1975 para 21% em 1980 e 20% em 1985, sendo atualmente de 13%.
- 1.4 Quanto ao setor secundário, a indústria destacou-se nos últimos 15 anos como o fator mais expressivo e dinâmico do desenvolvimento econômico do Estado. As principais atividades industriais são a petroquímica, metalurgia, minerais não-metálicos, mecânica e produção de alimentos. Os produtos petroquímicos principais são etano, propano, benzeno e clorato de polivinila. Na indústria metalúrgica destacam-se a produção de cobre refinado, ferro, silício e magnesita. A dinâmica do setor industrial e seu efeito na atividade econômica do Estado revelam-se na crescente participação que tem na geração do PIB, que passou de 15% em 1975 para 21,6% em 1980 e atualmente representa 23%, média que se manteve nos últimos cinco anos.

1/ Os Estados que compõem a região Nordeste do Brasil são: Alagoas, Bahia, Ceará, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Rio Grande do Norte, Sergipe e Maranhão.

- 1.5 O setor terciário compõe-se principalmente de atividades comerciais e prestação de serviços. A importância deste setor tem aumentado e gera aproximadamente 64% do PIB do Estado. O setor terciário destaca-se por sua capacidade de geração de empregos na área urbana, que passou de 37% da população empregada em 1985 para 46%.
- 1.6 O Estado da Bahia contribui com aproximadamente 5,1% para o PIB nacional e sua participação no total das exportações equivale a 5%. É importante ressaltar que esse Estado, com apenas 27,4% da população do Nordeste, produz cerca de 50% das exportações da região.

B. O setor dos transportes no Estado da Bahia

- 1.7 O setor dos transportes do Estado da Bahia desenvolveu-se, em suas diversas modalidades, em resposta à crescente demanda de transporte gerada pela evolução e expansão dos setores produtivos. Por esse motivo, atualmente conta com uma rede terrestre de rodovias e ferrovias e serviços de transporte aéreo, fluvial e marítimo. Em sua maioria, esses serviços se concentram no pólo de atração mais importante, que é a cidade de Salvador, capital do Estado.

1. Transporte ferroviário

- 1.8 O Estado da Bahia tem aproximadamente 1.853 km de vias férreas, que pertencem à Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e compõem a Regional Salvador (RS-7). Este sistema facilita a conexão do Sul com o Nordeste do país, passando por Salvador e integrando-se com o Estado de Pernambuco no extremo oeste. No território da Bahia, identificam-se três linhas principais: (i) a Linha Norte, que liga Salvador a Propriá (Sergipe); (ii) a Linha Sul, que vai de Maple a Monte Azul (Minas Gerais); (iii) a Linha Central, que vai de Alagoinhas a Petrolina (Pernambuco). Ao longo de suas três linhas principais, a Regional Salvador tem 96 estações, das quais 50 funcionam ininterruptamente, 27 em horários programados e 19 estão fechadas.

2. Transporte aéreo

- 1.9 Para atender o tráfego aéreo nacional e internacional, a Bahia conta com o aeroporto "Dois de Julho", localizado em Salvador; para os vôos nacionais e locais, dispõe de 85 aeroportos e pistas distribuídas por todo o seu território, com diversas capacidades e qualidade de serviço. Com exceção do aeroporto "Dois de Julho", somente o aeroporto de Ilhéus tem permissão de receber vôos comerciais, sendo considerado como aeroporto de segundo nível, segundo a classificação adotada no país. Entre os outros aeroportos e pistas, destacam-se: Paulo Afonso, Caravelas, Barreiras, Prado, Porto Seguro, Itabuna, Vitória da Conquista, Guanambi e Bom Jesus.

3. Transporte marítimo

- 1.10 O Estado da Bahia possui um extenso litoral com espaços de singular importância para o sistema portuário nacional. O transporte marítimo concentra-se nas cidades de Salvador, Aratu e Ilhéus, onde se encontram os três portos mais importantes do Estado. Os portos principais são Salvador e Aratu. O primeiro funciona com carga geral e conta com terminais que podem receber navios porta-containers de grande capacidade, enquanto o segundo recebe cargas sólidas, líquidas e gasosas de menor volume, mas com possibilidade de expansão. Pelo porto de Ilhéus passam principalmente as exportações de cacau e seus derivados. A localização dos portos de Aratu e Salvador é estratégica, pois servem a região de maior dinamismo econômico do Nordeste; daí a importância de facilitar o acesso aos mesmos.

4. Transporte rodoviário

a. A política estadual no setor dos transportes

- 1.11 A política estadual enquadra-se no Plano Multimodal de Transporte da Bahia (PMT), elaborado em 1990. Esse plano prioriza investimentos nos corredores rodoviários que passam por áreas com grande potencial de desenvolvimento e que apresentam deficiências para a mobilização de seus produtos para os mercados consumidores. O PMT compreende diversos estudos agrupados em três módulos: (i) econômico; (ii) planejamento; e (iii) administração sistematizada da informação.
- 1.12 O módulo econômico compreende os estudos sócio-econômicos realizados para quantificar a demanda atual e futura do sistema de transporte do Estado, levando em consideração alternativas com um horizonte de 20 anos. O módulo de planejamento identifica e avalia as necessidades do setor, comparando a demanda e oferta de transporte, localiza pontos de estrangulamento, estabelece alternativas de intervenção para atender essa demanda e seleciona as soluções mais adequadas através de um modelo de simulação. Finalmente, o módulo de administração sistematizada da informação mantém um banco de dados atualizado do setor.
- 1.13 Com base no diagnóstico e seleção de alternativas do PMT, a Secretaria de Energia, Transportes e Comunicações (SETC) identificou diversos investimentos necessários para melhorar as condições do transporte no Estado da Bahia. No setor rodoviário, é evidente a necessidade de melhorar, reabilitar e conservar a rede estadual. No setor ferroviário, são importantes os investimentos destinados à recuperação dos seguintes trechos: Alagoinhas-Dias d'Ávila na Linha Norte; Maple-Araújo na Linha Sul; e Juazeiro-Alagoinhas na Linha Central. Finalmente, no setor hidroviário e marítimo, destaca-se a necessidade de modernização e complementação de equipamentos.

- 1.14 O programa de desenvolvimento do setor dos transportes, contido no PMT, atribui prioridade às ações para o setor rodoviário. Identificaram-se como prioritárias as ações tendentes a recuperar e melhorar o nível de serviço nos corredores rodoviários mais importantes e a obter maior eficiência na manutenção da rede estadual. Em consequência, a médio prazo, não foram programados investimentos na construção de novas estradas, concentrando-se os esforços do DER/BA nas áreas mencionadas.

b. Rede rodoviária

- 1.15 Como em todo o país, a modalidade de transporte rodoviário é a predominante no Estado da Bahia. Este meio é utilizado para mobilizar aproximadamente 75% da carga e 95% dos passageiros em percursos de longa distância. A rede rodoviária da Bahia tem uma extensão total de 121.842 km e é composta de estradas federais, estaduais e municipais. O quadro a seguir mostra a composição da rede por jurisdição e tipo de superfície das estradas.

EXTENSÃO TOTAL DA REDE RODVIÁRIA DO ESTADO DA BAHIA (dezembro de 1982)					
JURISDIÇÃO	TIPO DE SUPERFÍCIE			TOTAL (km)	(%)
	PAVIM.	TAP*	NÃO PAV.		
Federal	3.704	-----	750	4.454	3,7
Fed. Delegada	955	695	980	2.630	2,2
Estadual	3.637	2.620	8.895	15.152	12,4
Municipal	228	-----	99.378	99.606	81,7
TOTAL	8.524	3.315	110.003	121.842	100,0
Porcentagem	7,0	3,0	90,0	100,0	

* Tratamento antipoeira.

- 1.16 Como se pode observar no quadro anterior, somente 8.524 km de estradas (7% do total da rede rodoviária do Estado) estão pavimentados, o que se explica pela economia agrícola que predominava até há poucos anos e pela concentração dos pólos industriais mais importantes no litoral leste. Esta baixa porcentagem não responde adequadamente às necessidades de transporte em muitas regiões de rápido e intenso desenvolvimento na área de influência de alguns corredores, como é o caso do corredor leste-oeste, objeto deste programa.

c. Rede rodoviária a cargo do DER/BA

- 1.17 A rede rodoviária a cargo do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado da Bahia (DER/BA) é composta pelas rodovias e estradas estaduais e alguns trechos de rodovias federais delegados pelo DNER.
- 1.18 A extensão total da rede estadual e federal delegada é de aproximadamente 17.780 km. De acordo com o tipo de superfície, as estradas classificam-se em pavimentadas, com tratamento antipoeira e não-pavimentadas. Suas características técnicas são:
- (i) Estradas pavimentadas: recobertas com uma capa asfáltica de tipo superior, mistura asfáltica a frio, tratamento superficial simples (TSS) ou tratamento superficial duplo (TSD);
 - (ii) Estradas com tratamento antipoeira: que receberam um tratamento betuminoso superficial (TAP) para reduzir o efeito abrasivo do tráfego, evitar a desagregação dos materiais granulares da superfície de rolamento e controlar a erosão produzida pelos agentes naturais;
 - (iii) Estradas não-pavimentadas: com superfície de rolamento de terra ou revestida com cascalho.
- 1.19 A seguir, apresenta-se a rede a cargo do DER/BA, em função do estado em que se encontrava em dezembro de 1992.

ESTADO DA REDE RODOVIÁRIA A CARGO DO DER/BA (em km por tipo de superfície)				
TIPO DE SUPERFÍCIE	CONDIÇÃO			
	BOA	REGULAR	MÁ	TOTAL
PAVIMENTADA	3.602 (78%)	694 (15%)	295 (7%)	4.591 (100%)
TAP	1.880 (56%)	690 (21%)	745 (23%)	3.315 (100%)
CASCALHO/TERRA	2.812 (28%)	3.838 (39%)	3.226 (33%)	9.876 (100%)
TOTAL	8.294 (47%)	5.222 (29%)	4.266 (24%)	17.782 (100%)

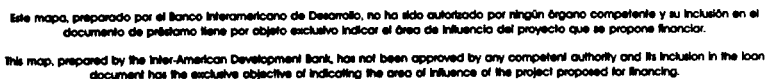
- 1.20 As estradas em estado regular e mau representam mais de 50% da rede, com tendência a uma deterioração mais acentuada. Isto indica que, apesar dos esforços feitos nos últimos anos para melhorar a condição geral dessa rede, não foi possível inverter a tendência à deterioração, com seus conseqüentes prejuízos, não só em perdas

patrimoniais mas também pela elevação dos custos de operação dos veículos. A fim de oferecer condições de serviço satisfatórias para o transporte rodoviário e assegurar a proteção da infraestrutura existente, o governo do Estado solicitou ao Banco o financiamento parcial para um programa de melhoramento e recuperação de sua rede rodoviária.

d. Principais corredores de transporte rodoviário

- 1.21 Os principais corredores de transporte rodoviário do Estado são formados por rodovias federais (BR) e estaduais (BA) e suas correspondentes vias alimentadoras, pelas quais circula um volume considerável de tráfego interestadual e inter-regional. Esses corredores, que atravessam cidades importantes, vinculam centros de produção e consumo ou portos de exportação, formando quase toda a rede pavimentada do Estado.
- 1.22 Dentro da rede rodoviária estadual, distinguem-se três corredores principais. Dois deles, cujos eixos troncais são formados pelas rodovias BR-101 e BR-116, vão de norte a sul e o terceiro, cujo eixo é a BR-242, de leste a oeste. A esses corredores principais, ligam-se outros quatro de menor importância, definidos pelas rodovias BR-324, BR-407, BR-110 e BA-052 (ver o mapa na página seguinte).
- 1.23 O corredor norte estende-se de Salvador a Sergipe e Pernambuco e inclui as rodovias federais BR-101 e BR-116 e as estradas estaduais principais e secundárias que nelas confluem. Canalizam os fluxos de tráfego, de média e longa distância, gerados na região norte da Bahia, e convergem para Salvador ou se dirigem para as fronteiras com Sergipe e Pernambuco. Este corredor presta um serviço razoavelmente adequado às áreas produtoras dessa região e, a médio prazo, não necessita de ampliação ou melhorias importantes.
- 1.24 O corredor sul vai da capital até a fronteira com Espírito Santo e Minas Gerais, paralelamente ao litoral, e inclui a BR-101, a BR-116 e suas vias alimentadoras. Este corredor articula uma rede bem desenvolvida, integrada por vias com boas características técnicas e relativamente em bom estado, que dá acesso a zonas de produção estabelecidas há muitos anos, motivo pelo qual não existem maiores demandas para ampliar ou melhorar essa rede.
- 1.25 O corredor leste-oeste, constituído basicamente pela BR-242 e suas vias alimentadoras, é considerado o mais importante para o desenvolvimento e integração da Bahia, pois permite a vinculação de áreas de alto potencial produtivo e econômico situadas na região oeste com os grandes centros de comercialização e consumo no litoral. Este corredor exerceu um papel importante no processo de ocupação territorial e expansão da fronteira agrícola para oeste do Rio São Francisco e facilita a comunicação dos Estados de Tocantins e Piauí, bem como de Brasília, com as zonas turísticas do litoral baiano.

PROGRAMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE VIAL DEL ESTADO DE BAHIA
TRANSPORT CORRIDORS PROGRAM IN THE STATE OF BAHIA
(BR-0196)



- 1.26 Ao contrário dos corredores norte e sul, o corredor leste-oeste requer importantes obras para melhorar e ampliar seu nível de serviço. Pelas vias que o compõem mobiliza-se um grande fluxo de produtos agrícolas exportáveis, cujos preços poderiam ser mais competitivos se a condição das estradas for melhorada, reduzindo os custos de transporte. Por isso, as obras previstas no programa concentram-se em trechos do corredor leste-oeste.

e. Manutenção da rede rodoviária da Bahia

- 1.27 A manutenção da infra-estrutura rodoviária da Bahia está a cargo do DER/BA, através de sua Divisão de Conservação e Melhoramento (DCM), que, com certas limitações, realiza as atividades de manutenção de rotina e periódica de todas as estradas sob sua jurisdição. Esta divisão conta com 20 residências, estrategicamente localizadas e dotadas de seu respectivo parque de máquinas, pessoal e recursos do orçamento do Estado.
- 1.28 Atualmente a DCM não dispõe de um sistema de administração da manutenção que quantifique as necessidades, priorize as ações e defina os recursos necessários para realizar eficazmente sua função. Tampouco conta com um sistema que permita avaliar tecnicamente a condição dos pavimentos, prever seu comportamento e programar oportunamente a combinação técnica e economicamente mais adequada de obras de conservação e reabilitação. Em geral, as obras atualmente executadas não são programadas tecnicamente, estão limitadas por um orçamento predeterminado e na maioria dos casos as prioridades são atribuídas em resposta a situações de crise ou à experiência que os funcionários possam ter acumulado com a rede.
- 1.29 Apesar dessas limitações, deve-se ressaltar o esforço que o DER/BA realizou nos últimos anos para melhorar a manutenção da rede rodoviária do Estado. Em resultado, conseguiu-se reduzir a proporção de estradas em mau estado de 43% em 1990 para 24% em meados de 1992. Esse resultado pode ser atribuído, em certa medida, a mudanças na modalidade de execução, contratando-se firmas privadas para executar obras que a DCM realizava por administração direta. A execução do programa proposto permitirá que o Estado priorize e melhore o planejamento das obras de conservação, a fim de assegurar um nível satisfatório de serviço.
- 1.30 A conservação das rodovias federais compreendidas no território baiano, que são os eixos dos corredores rodoviários do Estado, está sob a responsabilidade do DNER, exceto alguns trechos cuja manutenção foi delegada ao DER/BA. Está sendo executado um programa de reabilitação da rodovia BR-242, a cargo do DNER, financiado com recursos de um empréstimo setorial concedido ao governo federal pelo Banco Mundial. Essas obras cobrem uma extensão de 478 km, foram iniciadas em maio de 1993 e deverão ser concluídas em um ano e meio. Dada a importância dessa rodovia para o programa a ser

financiado pelo BID, por ser o eixo principal do corredor leste-oeste, efetuou-se a coordenação necessária com o Banco Mundial para assegurar a oportuna execução das obras.

f. Necessidades de obras rodoviárias e manutenção

- 1.31 Apesar da Bahia ter uma notável diversidade produtiva e gerar mais de 50% das exportações do Nordeste, sua densidade rodoviária é somente de 0,2 km/km², ou seja, ainda existem grandes áreas que não contam com um vínculo rodoviário adequado e, portanto, permanecem num baixo nível de desenvolvimento. Esta situação é mais crítica nas áreas situadas a oeste do Rio São Francisco. Daí a prioridade atribuída neste programa às obras de melhoramento e pavimentação no corredor leste-oeste.
- 1.32 A proporção de estradas pavimentadas mal representa 26% da rede atendida pelo DER/BA, enquanto nos Estados do Espírito Santo, Paraná e Pernambuco esta relação é superior a 50%. Por outro lado, mais de 50% das estradas estaduais encontram-se em estado regular ou mau. Portanto, é preciso encontrar os meios para recuperar e manter essa rede num nível de serviço satisfatório.
- 1.33 Essas necessidades foram identificadas levando em conta: (i) as diretrizes do PMT, que atribui prioridade aos investimentos destinados ao melhoramento, reabilitação e conservação da infra-estrutura rodoviária; (ii) impacto econômico e social do melhoramento das condições de transporte nos principais corredores rodoviários do Estado; e (iii) condição atual da rede rodoviária a cargo do DER/BA.

g. Controle de peso e dimensões dos veículos

- 1.34 Na Bahia ainda não se estabeleceu um sistema de controle do peso por eixo e, dada a falta de dados estatísticos, não é possível estabelecer a proporção de veículos que transportam cargas que excedem os limites legais. Já que não existe um sistema de controle de peso no âmbito nacional, é difícil estabelecer sistemas estaduais. Porém, para apoiar o DER/BA nas fases iniciais de um processo destinado a solucionar o problema de excesso de carga, o programa financiará a aquisição de cinco balanças portáteis, considerando-se os recursos necessários no componente de aquisição de equipamentos.
- 1.35 Ao mesmo tempo, dentro das ações de fortalecimento institucional previstas no programa, como parte da assistência técnica destinada à implantação dos sistemas de administração da manutenção e gerenciamento de pavimentos, prevê-se a análise dos requisitos e condições de ordem técnica, econômica e jurídica que deverão considerar para a implantação do controle de peso.

h. Recuperação de custos de investimento e manutenção rodoviária

- 1.36 No caso da Bahia, a recuperação dos custos de manutenção e dos investimentos em obras rodoviárias é feita indiretamente, através das contribuições dos usuários do setor, como se indica no Capítulo IV. Existem outros meios de arrecadação, como a cobrança de pedágio, mas este mecanismo não é utilizado no Estado, apesar de permitido pela Constituição Federal de 1988, estabelecendo como condição a aprovação e entrada em vigor de legislação especial. A fim de verificar se o sistema vigente no Estado é economicamente eficiente e assegura uma contribuição equitativa dos usuários, o programa prevê a execução de um estudo como parte das ações de fortalecimento institucional.

C. Racionalidade do programa e estratégia do país e do Banco no setor dos transportes

- 1.37 O programa de operações de empréstimo estabelecido entre o Banco e a República Federativa do Brasil para o período 1992-93 indica que os investimentos no setor dos transportes devem contribuir para melhorar a competitividade dos produtos brasileiros nos mercados externos, reduzindo os custos de transporte e facilitando a distribuição dos produtos e insumos de maior demanda nos mercados internos, além de fortalecer a integração regional. A estratégia para atingir esses objetivos assinala como prioritárias as ações de reabilitação e melhoramento da infra-estrutura dos corredores de transporte pelos quais passam os maiores volumes de carga e passageiros.
- 1.38 O programa proposto enquadra-se nessas diretrizes e está de acordo com os objetivos nacionais e com os planos do governo da Bahia. Especificamente, será dado apoio ao Estado para alcançar o objetivo de contar com uma rede eficiente de rodovias para facilitar o transporte de bens destinados a exportação e consumo interno, melhorando a posição competitiva de seus setores produtivos com a redução nos custos de transporte.

D. Operações do Banco no setor rodoviário do Brasil

- 1.39 O Banco participou no financiamento de investimentos no setor rodoviário do Brasil com 22 projetos no total de US\$1.493 milhões, inclusive programas federais e estaduais. O Banco financiou sete projetos federais, num total de US\$296 milhões. O último projeto foi o Programa Porto Velho-Rio Branco, parcialmente financiado com os empréstimos 150/IC e 503/OC, no valor de US\$58,5 milhões. Esta operação, aprovada em 1985, encontra-se na última etapa de execução, que consiste na implantação do plano de controle ambiental. O Banco está considerando o Programa de Modernização e Ampliação da Rodovia Fernão Dias (BR-381), que facilitará a integração dos Estados de Minas Gerais e São Paulo.

- 1.40 O Banco financiou parcialmente 15 projetos em oito estados num total de US\$1.197 milhões. Em 1992, foram aprovadas as duas últimas operações para os Estados do Paraná e Santa Catarina, num total de US\$199 milhões. Estão sendo executados programas de melhoramento e reabilitação em Goiás (1987), Minas Gerais (1989), Ceará (1989), Espírito Santo (1991) e Pernambuco (1991).
- 1.41 É importante assinalar que esta será a primeira operação do Banco em apoio ao setor dos transportes da Bahia, enquanto nos últimos cinco anos quatro dos oito estados limítrofes (Espírito Santo, Pernambuco, Minas Gerais e Goiás) receberam empréstimos do Banco para melhorar sua infra-estrutura rodoviária, promovendo a integração física dessa região. Assim, este programa consolidaria esse processo de integração.

E. Experiência do Banco em outras operações estaduais

- 1.42 Nos últimos anos, as atividades do Banco destinaram-se a apoiar programas de transporte rodoviário nos Estados através do financiamento direto, procurando fortalecer sua capacidade técnica e administrativa e assegurar a conservação adequada da infra-estrutura. A experiência adquirida pelo Banco demonstra que esses programas contribuíram de maneira satisfatória para elevar o nível do serviço da rede rodoviária desses Estados, estimulando o desenvolvimento de seus setores produtivos e facilitando a integração sócio-econômica de suas regiões.
- 1.43 A participação dos governos estaduais na execução dos programas contribuiu para o bom resultado, devido ao grau de interesse e cumprimento dos compromissos assumidos para alcançar os objetivos estabelecidos. Em geral, estes programas foram executados dentro dos prazos e custos previstos e as cláusulas contratuais foram cumpridas satisfatoriamente. O esquema de execução utilizado nesses programas mostrou-se eficaz, motivo pelo qual o programa para a Bahia prevê um mecanismo semelhante.

II. O PROGRAMA, SEU CUSTO E FINANCIAMENTO 2/

A. Objetivos

- 2.1 Os objetivos gerais do programa são: (i) apoiar o desenvolvimento econômico da zona de influência do corredor principal de transporte rodoviário do Estado da Bahia; e (ii) contribuir ao esforço para preservar o patrimônio público constituído pela rede rodoviária existente.
- 2.2 Os objetivos específicos do programa são: (i) reduzir os custos de transporte no corredor principal rodoviário do Estado e suas rodovias alimentadoras; e (ii) fortalecer a capacidade institucional para planejar, administrar e executar as atividades de manutenção.

B. Descrição

1. Características da operação

- 2.3 O programa foi elaborado como uma operação global de obras múltiplas e compreende a execução de quatro subprogramas: (i) melhoria e pavimentação de aproximadamente 750 km de estradas; (ii) reabilitação de aproximadamente 600 km de rodovias; (iii) manutenção rodoviária de aproximadamente 6.150 km; e (iv) fortalecimento institucional do DER/BA.

2. Conceptualização e dimensionamento do programa

a. Obras rodoviárias

- 2.4 Para determinar as obras rodoviárias do programa, foram consideradas as estradas que fazem parte do corredor principal do Estado, o corredor leste-oeste, ou que têm vinculação direta com este, bem como outras estradas que servem de interconexão com outros corredores importantes do Estado e que necessitam de obras devido às suas condições. Assim, formou-se uma lista de 25 trechos, que constituem possíveis projetos, cuja extensão totaliza 2.260 km, os quais representam o universo de projetos que poderão ser incluídos nos subprogramas de obras rodoviárias. A localização desses trechos está indicada no mapa do Capítulo I. Estes trechos suportam os maiores volumes de tráfego de média e longa distância, têm características técnicas insuficientes para atender a demanda estimada para os próximos anos e representam investimentos com taxas internas de rentabilidade satisfatórias.

2/ Os Capítulos II, III, IV e V contam com o apoio de documentos e anexos, disponíveis nos arquivos técnicos do programa, conforme indicado na lista de anexos.

- 2.5 Levando em conta a disponibilidade de recursos financeiros e físicos para a execução das obras rodoviárias no período 1994-97, elaborou-se um programa que cobre aproximadamente 60% das necessidades de investimento em obras rodoviárias identificadas nesse universo, ou seja, uma extensão total de 1.350 km. De acordo com a natureza das obras a serem executadas, definiu-se: (i) o subprograma de melhoramento e pavimentação, que compreende aproximadamente 750 km de estradas com superfície de terra ou cascalho; e (ii) o subprograma de reabilitação de 600 km de estradas cujo pavimento, de tipo econômico, está muito deteriorado.
- 2.6 Para os dois subprogramas, formou-se uma amostra de aproximadamente 30% de sua extensão. A fim de assegurar a representatividade da amostra, os trechos foram escolhidos de maneira a refletir: (i) as diversas funções dessas estradas dentro da rede rodoviária da Bahia; (ii) os diversos tipos de atividades sócio-econômicas que predominam em sua área de influência; (iii) as variações significativas de tráfego médio diário anual (TMDA); e (iv) as diferenças de topografia, geologia, meio ambiente e disponibilidade de materiais das diversas regiões do Estado.
- 2.7 De acordo com essas premissas, foram escolhidos nove trechos, quatro do subprograma de melhoramento, com uma extensão total de aproximadamente 240 km, e cinco do subprograma de reabilitação com uma extensão de 170 km. A seguir apresenta-se a relação desses trechos e suas características principais.

AMOSTRA REPRESENTATIVA PARA O SUBPROGRAMA DE MELHORAMENTO E PAVIMENTAÇÃO				
ESTRADA	TRECHO	EXTENSÃO (km)	TRÁFICO (TMDA)	SUPERFÍCIE ATUAL
BA-s/n	Entr.BA-825 - COTIA	87,6	130	terra
BA-225	Entr.BR-135 - COACERAL	78,4	125	cascalho
BR-242	MIMOSO - Entr.BA-825	18,7	270	cascalho
BA-825	Entr.BR-242 - Front.BA/TO	55,1	215	cascalho
TOTAL		239,8 km (aprox. 32% do subprograma)		

AMOSTRA REPRESENTATIVA PARA O SUBPROGRAMA DE REABILITAÇÃO				
ESTRADA	TRECHO	EXTENSÃO (km)	TRÁFICO (TMDA)	SUPERFÍCIE ATUAL
BA-220/374	SENHOR DO BONFIM - CAMPO FORMOSO	25,9	1320	AREIA/ASFALTO
BR-407	MAIRI - Entr.BA-052	29,7	505	TA/RP*
BR-407	Entr.BA.052 - Entr.BA-421	42,1	340	TA/RP*
BR-407	Entr.BA-421-RUI BARBOSA - ZUCA	39,1	325	TA/RP*
BA-515	Entr.BR.342 - Entr.BR-101	32,6	470	TA/RP*
TOTAL		169,4 km (aprox. 28,2% do subprograma)		

* TA/RP = Tratamento antipoeira e revestimento primário

- 2.8 O DER/BA, com o apoio de consultores, está efetuando a priorização dos trechos que fazem parte do universo considerado e que não figuram na amostra representativa, a fim de selecionar os que serão incorporados no programa nos anos seguintes. Esta seleção será feita com base em avaliações econômicas de pré-viabilidade.

b. Manutenção da rede rodoviária

- 2.9 Utilizando a informação disponível em 31 de dezembro de 1992, os técnicos do DER/BA, juntamente com a equipe do projeto do Banco, estabeleceram metas preliminares para o melhoramento e conservação no período 1994-97, levando em conta as limitações operacionais e a disponibilidade financeira do DER/BA. As obras que constituirão os planos anuais de manutenção serão definidas com ajuda dos sistemas de administração da manutenção (SAM) e gerência de pavimentos (SGP) a serem implantados como parte do programa. O plano correspondente ao primeiro ano será estipulado pelo DER/BA e o Banco dentro de 60 dias da vigência do contrato. O quadro a seguir apresenta as metas físicas preliminares, baseadas numa avaliação das condições da rede rodoviária em dezembro de 1992.

METAS FÍSICAS DE MANUTENÇÃO RODOVIÁRIA 1994-1997 (Km)					
OBRAS	1994	1995	1996	1997	TOTAL
I. REDE PRINCIPAL PAVIMENTADA					
1. Manutenção periódica	500	500	600	600	2.200
2. Manutenção de rotina	3.950	4.350	4.600	5.000	17.900
II. REDE SECUNDÁRIA					
A. SUPERFÍCIE "TAP"					
1. Restauração	150	150	150	200	650
2. Manutenção periódica	400	400	400	600	1.800
3. Manutenção de rotina	2.550	2.520	2.510	2.420	10.000
B. SUPERFÍCIE CASCALHO/TERRA					
1. Restauração	375	375	375	375	1.500
2. Manutenção periódica	1.100	1.100	1.100	1.100	4.400
3. Manutenção de rotina	6.890	6.730	6.570	6.410	26.600
TOTAL	15.815	16.125	16.305	16.705	65.050

- 2.10 Com a execução deste plano de manutenção, espera-se obter um avanço significativo na recuperação das condições físicas da rede rodoviária do Estado e assentar as bases para o estabelecimento de um sistema técnico mediante o qual se possa preservar e manter em condições satisfatórias a infra-estrutura, assegurando o fornecimento de recursos por parte das autoridades estaduais para a manutenção oportuna da rede rodoviária.

3. Componentes do programa

a. Subprograma de melhoramento e pavimentação

- 2.11 O subprograma de melhoramento e pavimentação consiste na execução de obras para reconstruir e pavimentar aproximadamente 750 km de estradas, com superfície de terra ou cascalho, que carecem de características físicas adequadas para a circulação segura, econômica e eficiente dos veículos durante todo o ano.
- 2.12 As obras compreenderão basicamente: (i) movimento de terra para alargar a plataforma existente e melhorar os alinhamentos verticais e horizontais; (ii) obras de drenagem necessárias para controlar o escoamento das águas superficiais e subterrâneas a fim de evitar

erosão e infiltração que prejudique a estabilidade da estrada e áreas adjacentes; (iii) construção das pontes e obras de arte para atravessar cursos de água ou proteção de taludes; (iv) construção de pavimento betuminoso de tipo econômico, de acordo com as exigências do tráfego previsto; e (v) sinalização e elementos acessórios para dar segurança aos usuários.

b. Subprograma de reabilitação

- 2.13 Compreende as obras destinadas a reabilitar 600 km de estradas secundárias, construídas com baixos padrões e uma capa granular protegida por um revestimento betuminoso (tratamento antipoeira) ou outro tipo de pavimento de baixo custo. Devido aos níveis de tráfego e tipo das cargas, será necessário melhorar suas características e colocar um novo pavimento.
- 2.14 O melhoramento proposto incluirá: (i) adequação de suas características geométricas aos novos requisitos do tráfego; (ii) ampliação e complementação das obras de drenagem; (iii) reforço ou modificação de algumas estruturas; (iv) colocação do novo pavimento; e (v) sinalização e colocação de elementos de segurança.

c. Subprograma de manutenção

- 2.15 Compreenderá as seguintes atividades de manutenção:

(i) Restauração

- 2.16 Nas estradas com revestimento asfáltico de baixo custo (TSS) ou protegidas com um tratamento betuminoso antipoeira (TAP), a manutenção incluirá enchimento de buracos, selagem de gretas e colocação de revestimento betuminoso (parcial ou total) para proteger ou rejuvenescer a superfície existente. A meta física prevista no programa é de aproximadamente 650 km.
- 2.17 Nas estradas com superfície de terra ou cascalho, a manutenção incluirá: reforma do terrapleno nos lugares em que haja afundamentos ou deformações; substituição de materiais excessivamente úmidos ou inadequados na capa; reposição (parcial ou total) de material granular na superfície da estrada; reforma e compactação da camada de rolamento. Nesse programa será efetuada a restauração de aproximadamente 1.500 km de estradas.
- 2.18 As atividades de restauração também incluirão: reparação de obras de drenagem e muros; recomposição de taludes e valetas que sofreram erosão; reposição e complementação da sinalização e elementos de segurança.

(ii) Manutenção periódica

- 2.19 Nas estradas com qualquer tipo de pavimento betuminoso, a manutenção periódica compreenderá o recobrimento da superfície existente (após corrigir as irregularidades) com qualquer dos seguintes procedimentos: imprimação, irrigação asfáltica, "slurry seal", tratamento superficial asfáltico simples e capa betuminosa delgada (de até 1 polegada). Prevê-se a execução da manutenção periódica em aproximadamente 2.200 km da rede principal pavimentada e de 1.800 km da rede secundária com tratamento superficial asfáltico ou tratamento antipoeira.

d. Aquisição de equipamento

- 2.20 Inclui a aquisição de: (i) equipamentos de manutenção rodoviária; (ii) equipamentos e instrumentos para apoiar as tarefas de avaliação do gerenciamento de pavimentos e controle de peso. Os equipamentos de manutenção consistirão de máquinas e veículos destinados a substituir as unidades obsoletas ou que não podem ser recuperadas, que se destinam às atividades de conservação que não podem ser contratadas ou para situações de emergência.

e. Subprograma de fortalecimento institucional

- 2.20 Inclui a elaboração e implantação do SAM e SGP para otimizar o uso dos recursos destinados a melhorar e conservar num nível satisfatório a infra-estrutura sob a jurisdição do DER/BA. Deve-se efetuar o estudo de alternativas para a recuperação dos custos de manutenção e investimento rodoviário, bem como os relacionados com a implantação de um sistema de controle de peso por eixo dos veículos. Isso seria feito mediante a contratação de serviços de consultoria especializados. Os serviços de consultoria a serem contratados incluem também a identificação de possíveis ajustes na estrutura organizacional dessa entidade para manejar eficazmente esses sistemas, acompanhando o processo de privatização das atividades de manutenção. Os consultores deverão criar e implantar um sistema de administração de contratos que permita integrar os componentes de manutenção rodoviária e gerenciamento de pavimentos nos sistemas de fiscalização e controle contábil. Isso permitirá que o DER/BA conte com uma estrutura adequada para cumprir eficientemente as funções de planejamento, normativas e gerenciais que lhe cabem dentro de um enfoque moderno do papel do Estado.
- 2.21 Este componente prevê recursos financeiros para capacitação dos funcionários do DER/BA na coleta de dados básicos para esses sistemas, bem como o treinamento no uso de equipamentos e instrumentos e manejo dos programas adquiridos ou desenvolvidos durante a etapa de implantação. Serão fornecidos cursos de capacitação aos fiscais de obras de engenharia do DER/BA em atividades de controle da aplicação de medidas ambientais para cada tipo de obra.

C. Custos do programa e seus componentes

1. Custo total do programa

2.22 O custo do programa foi calculado num total equivalente a US\$294 milhões. Dessa soma, 50%, ou seja, US\$147 milhões serão fornecidos pelo Banco, com recursos do capital ordinário, e os outros 50% correspondem à participação do governo da Bahia.

2.23 A seguir apresenta-se o quadro de custos do programa.

QUADRO DE CUSTOS DO PROGRAMA (em milhares de US\$)				
CATEGORIAS	BANCO	GOVERNO	TOTAL	(%)
1. ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO		10.700	10.700	3,6
1.1 Unidade Coordenadora (UCP)		1.300	1.300	0,4
1.2 Estudos e Projetos		3.600	3.600	1,2
1.3 Supervisão de Obras		5.800	5.800	2,0
2. CUSTOS DIRETOS (*)	145.530	107.470	253.000	86,1
2.1 Melhoramento e Pavimentação	66.630	35.880	102.510	34,9
2.2 Reabilitação	47.730	25.700	73.430	25,0
2.3 Manutenção Rodoviária	28.790	44.870	73.660	25,1
2.4 Aquisição de Equipamentos	2.380	1.020	3.400	1,1
3. CUSTOS CONCORRENTES	-	1.510	1.510	0,5
3.1 Fortalecimento Institucional	-	1.510	1.510	0,5
4. GASTOS FINANCEIROS	1.470	27.320	28.790	9,8
4.1 Juros		25.485	25.485	8,7
4.2 Comissão de Crédito		1.835	1.835	0,6
4.3 Inspeção BID	1.470		1.470	0,5
TOTAL	147.000	147.000	294.000	100,0
(%)	50,0	50,0	100,0	

(*) Inclui reajuste de preços e imprevistos.

2. Componentes do custo total

a. Engenharia e administração (US\$10.700.000)

(i) Unidade coordenadora do programa (US\$1.300.000)

2.24 Esta subcategoria cobre os salários dos funcionários e gastos de funcionamento do DER/BA para a unidade coordenadora do programa (US\$337.200). Também cobre a contratação de uma firma consultora especializada para dar assessoramento e apoio a essa unidade na administração e fiscalização das atividades relacionadas com a execução do programa (US\$962.800). O custo total dos serviços de consultoria e os gastos do DER/BA serão financiados integralmente pelo mutuário.

(ii) Estudos e projetos (US\$3.600.000)

2.25 Cobre o custo dos estudos ambientais e a elaboração dos projetos finais de engenharia para as obras de melhoramento, pavimentação e reabilitação que serão incluídas no programa, mas que não fazem parte da amostra representativa. Essa quantia foi calculada com base nos custos médios por km obtidos em contratos semelhantes e serão financiados com recursos do mutuário.

(iii) Supervisão de obras (US\$5.800.000)

2.26 Inclui os custos de supervisão e controle técnico das obras, calculados com base numa composição de pessoal, níveis de salários, custos de aluguel de veículos e equipamentos de engenharia usuais nesse tipo de serviço de consultoria. Essa quantia representa cerca de 5% dos custos diretos das obras a serem supervisionadas, sendo razoável. Os recursos para o financiamento desses serviços serão fornecidos pelo mutuário.

b. Custos diretos (US\$253.000.000)

(i) Melhoramento e pavimentação (US\$102.510.000)

2.27 Cobre os custos da execução das obras de melhoramento e pavimentação de aproximadamente 750 km de estradas. Essa quantia foi determinada com base nos orçamentos dos quatro projetos que compõem a amostra representativa e compreendem: (i) custos diretos correspondentes à mão-de-obra, equipamentos e materiais empregados na execução das obras; (ii) gastos de mobilização, apoio logístico, administração, custos financeiros, outros gastos gerais e pagamentos aos empreiteiros.

2.28 O total desta subcategoria inclui o provável reajuste de custos durante o período de execução e 10% dos custos diretos para cobrir possíveis variações no volume de obras, indenizações aos proprietários dos terrenos adjacentes às obras e outros gastos imprevistos. O Banco financiará até 65% do custo das obras de

melhoramento e pavimentação contratadas. O Anexo II-2 discrimina esses custos.

(ii) Reabilitação (US\$73.430.000)

- 2.29 Inclui os custos diretos da reabilitação de 600 km de estradas. Essa quantia foi calculada com base no custo médio por km, equivalente a US\$103.379, obtido dos cinco projetos que compõem a amostra representativa. Também foram aplicados fatores de reajuste de preços e imprevistos. O financiamento do Banco cobrirá até 65% do custo das obras contratadas. O Anexo II-2 discrimina esses custos.

(iii) Manutenção rodoviária (US\$73.660.000)

- 2.30 Cobre os custos diretos de conservação, inclusive a restauração de aproximadamente 2.350 km de estradas secundárias e a manutenção periódica de 4.000 km de estradas principais e secundárias. Essa quantia foi determinada com base em custos médios proporcionados pelo DER/BA para diversos tipos de conservação (restauração, periódica e de rotina) em diversos tipos de estrada (pavimentada, com tratamento antipoeira e com superfície de cascalho ou terra).
- 2.31 Com base em relatórios de produção e custos de atividades executadas por administração direta, bem como alguns contratos adjudicados recentemente pelo DER/BA, calcularam-se preços unitários que foram aplicados às metas físicas de conservação para o período 1994-97, obtendo-se o custo total do subprograma. A contribuição do Banco cobrirá 40% do custo das obras de conservação executadas por contrato. O Anexo II-3 discrimina esses custos.

(iv) Aquisição de equipamentos (US\$3.400.000)

- 2.32 Representa os custos de aquisição de equipamentos e veículos. Essa quantia foi calculada com base em cotações e listas de preços vigentes no Brasil e nos mercados internacionais, segundo se trate de compras no país ou no exterior. O Banco financiará cerca de 70% do custo das aquisições.

c. Custos concorrentes (US\$1.510.000)

(i) Fortalecimento institucional (US\$1.510.000)

- 2.33 Compreende os serviços de consultoria para a implantação dos sistemas SAM, SGP e SAC. Essa quantia inclui uma soma para cursos de capacitação dos fiscais de obras de engenharia do DER/BA em atividades de controle da aplicação de medidas ambientais para cada tipo de obra do programa. O custo total dos serviços de consultoria e os custos de capacitação serão financiados pelo mutuário.

3. Termos e condições do empréstimo

- 2.34 A contribuição do Banco consistirá em divisas, com recursos do capital ordinário e nas seguintes condições:

CONDIÇÕES DO EMPRÉSTIMO	
Montante e fonte	US\$147 milhões
Taxa de juros	Variável
Prazo de amortização	20 anos
Período de carência	4 anos
Prazo de desembolso	4 anos
Prazo para início das obras	2 1/2 anos
Comissão de crédito	0,75%
Inspeção do Banco	1,0%

4. Contribuição local

- 2.35 O montante das categorias de engenharia e administração, bem como dos custos concorrentes, será financiado totalmente com a contribuição local, na medida em que se considerou que o país conta com firmas consultoras em número, capacidade técnica e campos de especialização que cobrem os requisitos de qualidade, permitindo preços competitivos.

III. EXECUÇÃO DO PROGRAMA

A. Organismo executor

- 3.1 A execução do programa estará a cargo do DER/BA, por intermédio da unidade coordenadora (UCP), criada dentro desse organismo para coordenar as ações relativas à administração do programa e servir de ligação com o Banco.
- 3.2 A UCP estabelecerá canais de comunicação com todas as repartições do DER/BA a fim de agilizar a contratação de obras e serviços para a execução dos componentes do programa. Esta unidade fará também o acompanhamento permanente de todas as ações relacionadas com o empréstimo para assegurar o cumprimento oportuno de todas as condições estabelecidas, bem como a consecução dos objetivos.

B. Estado de preparação do programa

- 3.3 O DER/BA conta com os estudos de viabilidade econômica, projetos de engenharia e avaliação ambiental completos para os nove projetos que compõem a amostra representativa do programa, bem como com a documentação que permitirá fazer a licitação dessas obras. Dispõe-se também de uma lista preliminar de outras estradas que poderão ser consideradas para financiamento do Banco, desde que se enquadrem dentro dos critérios definidos adiante.
- 3.4 De acordo com as características ambientais das áreas em que se localizam os projetos e a natureza das obras a serem realizadas, este programa foi classificado na categoria III e o resumo ambiental correspondente foi aprovado na reunião do Comitê do Meio Ambiente de 18 de maio de 1993. As recomendações desse relatório foram incorporadas nos projetos e nas especificações de construção dos projetos incluídos na amostra representativa e serão consideradas na preparação de todos os projetos que farão parte do programa.
- 3.5 Concluiu-se a preparação da documentação técnica que permitirá iniciar os processos de licitação das obras correspondentes aos projetos incluídos na amostra e foram elaboradas as diretrizes gerais dos termos de referência para a seleção das firmas consultoras que assessorarão e apoiarão a UCP, bem como para a contratação dos serviços de consultoria requeridos para a supervisão das obras e o desenvolvimento de outros componentes de assistência técnica. Em consequência, a equipe do projeto concordou em que se publicasse o aviso geral de aquisições correspondente a esta operação.

C. Critérios de seleção

- 3.6 Levando em conta os objetivos do programa, estabeleceu-se com o DER/BA que qualquer projeto a ser incluído no programa deverá cumprir os seguintes critérios de seleção:
- (i) o trecho deverá fazer parte do corredor principal ou ter acesso a esse corredor, diretamente ou através de uma estrada de características iguais ou melhores do que o trecho proposto, e deverá ligar-se com a rede pavimentada pelo menos numa de suas extremidades;
 - (ii) o trecho será escolhido em função de sua prioridade, determinada mediante uma avaliação econômica de pré-viabilidade;
 - (iii) as características das obras a serem executadas no trecho proposto e o grau de preparação dos projetos finais deverão ser tais que seja possível iniciar as obras dentro de 30 meses após a data de assinatura do contrato de empréstimo e concluí-las dentro do prazo de quatro anos fixado para o programa;
 - (iv) a avaliação sócio-econômica do trecho deverá demonstrar uma taxa de rentabilidade igual ou superior a 12%, utilizando a mesma metodologia empregada para calcular a rentabilidade dos projetos da amostra representativa;
 - (v) deverá contar com a licença ambiental emitida pelo órgão governamental correspondente.
- 3.7 No que se refere ao subprograma de manutenção rodoviária, serão aplicados os seguintes critérios para estabelecer a prioridade dos trechos e decidir sua inclusão dentro dos planos de trabalho de restauração ou manutenção periódica:
- (i) a seleção das obras de manutenção a serem realizadas a cada ano deve ser o resultado de um plano plurianual que será atualizado anualmente. Para isso, serão identificadas as necessidades de restauração e manutenção periódica da rede rodoviária a cargo do DER/BA, selecionando a melhor combinação de alternativas e priorizando as atividades a serem incluídas no plano;
 - (ii) as atividades de manutenção básica e periódica deverão fundamentar-se na avaliação das condições das estradas e seu volume de tráfego, adotando as soluções mais convenientes do ponto de vista técnico e econômico.

D. Execução

1. Administração do programa

- 3.8 A UCP terá a seu cargo as seguintes funções: (i) coordenar e acompanhar o processo de licitação e contratação das obras; (ii) preparar a documentação técnica e administrativa para os concursos de seleção das firmas consultoras que supervisionarão essas obras e de outros serviços de assistência técnica; (iii) selecionar outros projetos de melhoramento e pavimentação ou reabilitação de trechos prioritários que fazem parte do corredor principal da Bahia e fiscalizar o desenvolvimento dos estudos técnicos, econômicos e ambientais necessários para demonstrar sua viabilidade; (iv) assegurar o cumprimento do plano de manutenção estabelecido pelo mutuário e o Banco e participar de sua revisão anual; (v) supervisionar o desenvolvimento do componente de fortalecimento institucional e participar do processo de aprovação e implantação das recomendações; e (vi) manter permanente coordenação com o Banco e preparar todos os relatórios técnicos, econômicos e financeiros e outros documentos necessários à administração do programa.
- 3.9 Para assessorar e dar apoio técnico-administrativo à UCP nas múltiplas tarefas que terá sob sua responsabilidade, previu-se a contratação de uma firma consultora, com experiência neste tipo de serviço. Os especialistas que façam parte da equipe designada por essa firma participarão no processo de transferência tecnológica e capacitação dos funcionários do DER/BA.
- 3.10 Os serviços de consultoria serão contratados antes que o Banco autorize o primeiro desembolso do empréstimo, 3/ mediante os procedimentos estabelecidos pelas leis brasileiras, e seus custos serão cobertos com a contribuição local. A duração desse contrato será por um período semelhante ao de execução do programa, salvo acordo em contrário com o Banco.

2. Estudos e projetos adicionais

- 3.11 Os estudos técnicos, econômicos e ambientais e os projetos de engenharia para a execução das obras compreendidas na amostra representativa do programa abrangem cerca de 410 km. Portanto, faltam estudos semelhantes numa extensão de 940 km para analisar a viabilidade e elaborar os projetos finais de outros projetos que serão incorporados no programa, a fim de completar a meta total de 1.350 km.
- 3.12 Os estudos técnicos e ambientais para os projetos que não fazem parte da amostra serão contratados com firmas consultoras especializadas mediante os procedimentos estabelecidos pelas leis brasileiras e seus custos serão cobertos com a contribuição local.

3/ Ver o projeto de resolução, Apêndice I.

Esses contratos (alguns dos quais já foram celebrados) deverão ser formalizados dentro de seis meses após a assinatura do contrato de empréstimo, para assegurar que as obras correspondentes possam ser licitadas e contratadas dentro dos primeiros 30 meses de vigência do empréstimo. 4/

- 3.13 Os estudos de viabilidade econômica dos projetos que não fazem parte da amostra representativa serão feitos pelo executor, que conta com pessoal idôneo para sua oportuna preparação.
- 3.14 Em princípio, calcula-se que cada contrato de consultoria poderá abranger 200 km de estradas, mas isso dependerá do grau de dispersão dos projetos e dificuldade para a fiscalização das obras.

3. Obras civis e obras de conservação rodoviária

a. Obras civis

- 3.15 Todas as obras civis para as estradas que fazem parte do programa serão executadas por empreiteiras. As licitações serão efetuadas de acordo com as normas e procedimentos do Banco, mediante licitação pública internacional. Todas as obras correspondentes aos trechos que fazem parte da amostra serão licitados simultaneamente, salvo acordo expresse com o Banco. As licitações seguintes serão feitas com base no cronograma preliminar apresentado mais adiante.
- 3.16 As firmas devem apresentar ofertas para cada um dos trechos licitados simultaneamente e poderão incluir propostas alternativas que considerem a adjudicação de dois ou mais trechos, desde que não excedam os limites de sua capacidade financeira e de execução.
- 3.17 As obras civis a serem executadas dentro dos subprogramas não são complexas nem de grande volume; portanto, o Banco não requer a pré-qualificação das firmas que participarão das licitações. Porém, já que a legislação brasileira assim determina, o processo de licitação incluirá a pré-qualificação.
- 3.18 A execução das obras de cada projeto em geral não ultrapassará 18 meses; portanto, recomenda-se estabelecer dois anos e meio contados a partir da vigência do empréstimo como prazo para o início de todas as obras civis compreendidas no programa. 5/
- 3.19 O DER/BA solicitou à equipe do projeto a autorização para iniciar o processo de licitação e contratação das obras civis correspondentes à amostra representativa do programa, a fim de poder iniciar a execução das obras assim que a operação for aprovada. A equipe do projeto examinou os documentos de licitação e os considerou adequados; conseqüentemente, o DER/BA iniciou o processo de

4/ Ver as Recomendações, Apêndice II.

5/ Ver o projeto de resolução, Apêndice I.

licitação, tendo-se publicado os avisos gerais de aquisições e enviado os avisos às embaixadas, de acordo com os procedimentos e políticas do Banco.

b. Manutenção rodoviária

- 3.20 As obras de conservação rodoviária que se qualificam para financiamento do Banco serão executadas por empreiteiras selecionadas de acordo com as normas e procedimentos do Banco. A contribuição do Banco será equivalente a 40% do valor dos contratos.
- 3.21 Em agosto de cada ano, a partir da data de vigência do empréstimo, o mutuário e o Banco se reunirão para definir e programar o plano de manutenção da rede rodoviária a cargo do DER/BA para o ano seguinte, abrangendo tanto as atividades que se qualificam para financiamento do Banco como as que serão financiadas com recursos do governo da Bahia. Nessa mesma reunião, será feita a avaliação do cumprimento do plano do período anterior, determinando-se as medidas a serem adotadas para fazer os ajustes ou corrigir os desvios ocorridos com relação às metas fixadas. 6/
- 3.22 A partir do segundo ano do programa, os consultores encarregados da implantação do SAM e SGP deverão proporcionar os elementos técnicos necessários para a elaboração do plano e o controle da sua execução.

4. Supervisão das obras

- 3.23 A supervisão das obras será contratada com firmas consultoras especializadas que serão selecionadas empregando os procedimentos estabelecidos pelas leis brasileiras e seus custos serão cobertos com a contribuição local. Esses contratos deverão ser formalizados antes de adjudicar a licitação das obras a serem supervisionadas. 7/ Portanto, deve-se programar oportunamente os recursos necessários, de acordo com o calendário de licitações e contratos proposto.
- 3.24 Cada firma supervisora poderá assumir o controle de qualidade técnica e administrativa das obras cuja extensão não ultrapasse 200 km. De acordo com essa premissa, será necessário realizar seis concursos de seleção de consultores para a supervisão das obras nos 1.350 km que farão parte do programa.
- 3.25 Os serviços dos supervisores incluirão as seguintes responsabilidades: (i) examinar os projetos, verificar sua compatibilidade com as condições encontradas no local e elaborar os planos mostrando as modificações e correções a serem introduzidas; (ii) assegurar que os empreiteiros cumpram as disposições contratuais e

6/ Ver as Recomendações, Apêndice II.

7/ Ver as Recomendações, Apêndice II.

as especificações técnicas dos projetos; (iii) comprovar o cumprimento de todas as medidas de proteção e recomendações destinadas a eliminar ou reduzir os impactos negativos no meio ambiente; (iv) executar as medições e análises de preços necessárias para preparar mensalmente os certificados de pagamento aos empreiteiros, em função das obras executadas; e (v) preparar todos os documentos e relatórios que deverão ser enviados periodicamente à UCP para que esta possa apresentá-los ao Banco.

- 3.26 As firmas supervisoras serão contratadas por um período equivalente ao prazo de execução das obras a seu cargo, mais 45 dias destinados à preparação das liquidações de obra e elaboração do relatório final.

5. Fortalecimento institucional

- 3.27 Todos os serviços de consultoria necessários à implantação do SAM, SGP e SAC, bem como para os cursos de apoio ao fortalecimento institucional do DER/BA, serão contratados dentro de quatro meses após a vigência do contrato, segundo a legislação brasileira. 8/

6. Aquisição de bens e serviços

- 3.28 Todas as contratações de obras ou serviços e aquisições de equipamentos e materiais previstas neste programa, com exceção dos serviços de consultoria a serem financiados com recursos do mutuário, deverão ser efetuadas de acordo com os procedimentos do Banco. Se o valor das obras a serem licitadas ultrapassar o equivalente a US\$1.000.000 e quando o valor das aquisições de bens e serviços ultrapassar US\$250.000, as licitações e concursos deverão ser efetuados no âmbito internacional. Esses procedimentos farão parte do contrato de empréstimo.
- 3.29 Durante a missão de análise, a equipe do projeto forneceu às autoridades do DER/BA os procedimentos de aquisição e normas pertinentes do Banco, para que sejam considerados na elaboração das bases e editais de licitação. O quadro incluído no Anexo III-1 mostra o calendário de licitações e contratações do programa.

E. Faixas de domínio

- 3.30 As obras a serem executadas neste programa não implicam a ampliação da faixa de domínio nem afetarão significativamente as propriedades contíguas às estradas que serão melhoradas, o que foi comprovado na análise da amostra representativa. Portanto, não se prevêem problemas neste aspecto. Não obstante, incluiu-se nos "imprevistos" um montante equivalente a US\$700.000 para cobrir eventuais indenizações de proprietários, com recursos do mutuário.

8/ Ver as Recomendações, Apêndice II.

- 3.31 Antes do Banco autorizar os editais de licitação, o mutuário deverá provar que possui os direitos de ocupação dos terrenos em que as obras serão construídas. 9/

F. Prazo de execução e cronograma de investimentos

1. Prazo de execução

- 3.32 O período de execução do programa será de quatro anos, contados a partir da data de vigência do contrato.

2. Calendário de investimentos

- 3.33 Com base no cronograma de execução do programa, elaborou-se o seguinte calendário de desembolso:

CRONOGRAMA DE DESEMBOLSOS POR SUBPROGRAMAS (em milhares de US\$)						
CATEGORIAS	1994	1995	1996	1997	TOTAL	(%)
1. ENG. E ADMINISTRAÇÃO	4.400	2.900	1.800	1.600	10.700	3,6
1.1 Unidade Coordenadora	400	300	300	300	1.300	0,4
1.2 Estudos e Projetos	2.500	1.100	0	0	3.600	1,2
1.3 Supervisão de Obras	1.500	1.500	1.500	1.300	5.800	2,0
2. CUSTOS DIRETOS (*)	67.232	69.896	71.941	43.931	253.000	86,1
2.1 Melhoram. e Pavimentação	25.182	30.663	31.069	15.596	102.510	34,9
2.2 Reabilitação	21.680	22.006	22.294	7.450	73.430	25,0
2.3 Manutenção Rodoviária	16.970	17.227	18.578	20.885	73.660	25,1
2.4 Aquis. de Equipamentos	3.400	0	0	0	3.400	1,1
3. CUSTOS CONCORRENTES	750	710	50	0	1.510	0,5
3.1 Fortalec. Instituc.	750	710	50	0	1.510	0,5
4. GASTOS FINANCEIROS	2.737	5.844	8.893	11.316	28.790	9,8
4.1 Juros	1.594	4.837	8.194	10.860	25.485	8,7
4.2 Comissão de Crédito	776	639	332	88	1.835	0,6
4.3 Inspeção BID	367	368	367	368	1.470	0,5
TOTAL ANUAL	75.119	79.350	82.684	56.847	294.000	100,0
AVANÇO ANUAL %	25,55	26,99	28,12	19,34	100,0	

(*) Inclui reajuste de preços e imprevistos.

G. Reconhecimento de gastos e financiamento retroativo

- 3.34 De acordo com a programação para a execução do programa, prevê-se apenas o reconhecimento de gastos com a contribuição local a título de gastos efetuados nos projetos de engenharia e estudos ambientais dos projetos que não fazem parte da amostra representativa. O montante desses gastos prévios foi calculado no equivalente a US\$650.000.

H. Adiantamento de fundos do empréstimo

- 3.35 Para que o mutuário conte com recursos financeiros para conceder os adiantamentos aos consultores e empreiteiros no início do programa recomenda-se que, uma vez cumpridas as condições prévias ao primeiro desembolso e quando as autoridades competentes do governo da Bahia solicitarem, se conceda um adiantamento de fundos até o equivalente a 10% do total do empréstimo.

I. Aspectos ambientais

- 3.36 O Estado da Bahia estabeleceu os princípios básicos que regem os assuntos vinculados ao meio ambiente na lei 3.858 de 1980. Esta lei institui o Sistema Estadual de Administração dos Recursos Ambientais (SEARA), composto de duas entidades: Conselho Estadual de Proteção Ambiental (CEPRAM) e Centro de Recursos Ambientais (CRA). O CEPRAM é o órgão deliberativo e legislador do sistema e o CRA é o órgão executor de suas diretrizes e normas.
- 3.37 Em 1989, mediante o decreto estadual 2.303, fortaleceu-se o quadro institucional para a consideração dos aspectos ambientais mediante a criação de Núcleos de Assessoramento de Meio Ambiente (NAMA) em cada secretaria de Estado. Dessa maneira, no âmbito da Secretaria de Energia, Transportes e Comunicações (SETC), implantou-se o respectivo NAMA, mediante a resolução 51/89. Mais recentemente, o CEPRAM começou a exigir a constituição de Comissões Técnicas de Garantia Ambiental (CTGA) antes de expedir a licença prévia como meio de assegurar a adoção das medidas de controle ambiental na execução de obras como as incluídas no programa.
- 3.38 A equipe do projeto constatou que a organização institucional do SEARA é adequada e permite um controle adequado dos aspectos ambientais. No caso deste programa, o CRA determinou que, por se tratar de uma operação de obras de melhoramento e repavimentação de estradas, não é necessário realizar uma avaliação do impacto ambiental (AIA) nem preparar o correspondente RIMA. Não obstante, a pedido dessa entidade, realizou-se o estudo de impacto ambiental do programa, no qual se identificaram os impactos negativos diretos e indiretos, propondo-se as correspondentes medidas, consideradas satisfatórias.
- 3.39 Com base no esquema institucional vigente, para cada trecho ou grupo de trechos compreendidos no programa, será necessário criar

duas CTGA, antes do início das obras. Uma das comissões será composta dos funcionários da SETC e DER/BA designados oficialmente para essa função. A outra será constituída pelo empreiteiro das obras, mediante acordo de sua diretoria que será inscrito legalmente. As duas CTGA realizarão a fiscalização e auditoria das medidas a serem tomadas, elaborar relatórios e efetuar as atividades de administração geral dos aspectos ambientais no âmbito do projeto sob sua responsabilidade. A coordenação com o CRA necessária para o cumprimento das funções das CTGA será feita através do NAMA da SETC.

- 3.40 Considerando que nem a SETC nem o DER/BA possuem especialistas ambientais em seu quadro profissional, é necessário que as CTGA contem com o apoio de consultores especializados. Os técnicos responsáveis pela fiscalização do cumprimento das medidas de proteção ambiental devem receber treinamento adequado. Por isso, o programa inclui recursos para assistência técnica e capacitação nessas áreas. 10/
- 3.41 Recomenda-se incluir no contrato de empréstimo as seguintes condições: (i) o DER/BA deverá criar as CTGA antes do início das obras de cada trecho ou grupo; e (ii) antes de adjudicar a licitação das obras localizadas na região dos Chapadões Ocidentais, o DER/BA demonstrará ao Banco que o CRA designou para essa área um especialista no uso e controle de agrotóxicos e um especialista no manejo de recursos hídricos, de comprovada capacidade e experiência, que reforçarão o quadro do escritório regional do CRA em Barreiras, já que se trata de uma zona de fronteira agrícola, na qual se pratica uma agricultura moderna, altamente tecnificada e com rendimentos elevados. 11/

J. Avaliação posterior

- 3.42 De acordo com a atual política (memorando do Controlador Geral de 26 de março de 1993), o Estado da Bahia foi consultado acerca da avaliação posterior do programa e manifestou seu interesse em realizar essa avaliação. A metodologia é semelhante à utilizada em programas rodoviários executados recentemente no país com apoio do Banco. 12/

10/ Ver as Recomendações, Apêndice II.

11/ Ver as Recomendações, Apêndice II.

12/ Ver o Anexo A, Apêndice III.

IV. O MUTUÁRIO E O EXECUTOR

A. Análise institucional

1. O mutuário

- 4.1 O mutuário do programa de corredores rodoviários será o Estado da Bahia. O financiamento que se recomenda neste documento contará com a garantia solidária da República Federativa do Brasil.

2. O organismo executor: DER/BA

a. Natureza, funções e estrutura organizacional do executor

- 4.2 No Estado da Bahia, a formulação e aplicação das políticas do setor dos transportes cabe à Secretaria de Energia, Transportes e Comunicações (SETC). A execução dos programas pertencentes ao setor rodoviário está sob a responsabilidade do DER/BA. Este órgão, criado em 1946, é uma entidade da administração pública descentralizada, sob a forma de autarquia vinculada à SETC, com personalidade jurídica e autonomia administrativa e financeira.
- 4.3 Suas funções são indicadas no regulamento interno, cuja última revisão data de 1985, e consistem principalmente na execução de estudos e projetos rodoviários, conservação e melhoria das estradas estaduais e realização de atividades de controle e fiscalização do tráfego.
- 4.4 Para cumprir suas finalidades básica, o DER/BA adotou um esquema coerente com seu regulamento interno; embora tenha permitido que o órgão executasse suas atividades básicas, é possível introduzir melhorias em sua organização. Considera-se necessário fortalecer a função de planejamento, execução e controle das atividades, principalmente as de manutenção, que são realizadas por administração direta. Devido à limitação de recursos, as residências de conservação vêm executando suas atividades de maneira não sistemática, com frequência para atender situações de emergência.
- 4.5 Face a essas circunstâncias, a Direção Geral criou um grupo permanente de assessoramento para formular recomendações que possam ser traduzidas em aumento da eficiência do departamento. Com base nos resultados desse grupo, identificaram-se ações para a melhoria administrativa. Em primeiro lugar, a possível racionalização do quadro de funcionários, através da aposentadoria dos agentes de baixa produtividade, seja por terem preenchido os requisitos legais ou pela oferta de incentivos. Em segundo lugar, constatou-se a necessidade de modernizar a organização, desenvolvendo novas funções, como o SAM, SGP e SAC. Este programa apoiará a implantação desses sistemas e assegurará a incorporação do fator ambiental como elemento de planejamento e gestão rodoviária. Em terceiro lugar,

recomendou-se ampliar a contratação de serviços que, embora tradicionalmente executados pelo DER/BA, podem ser prestados de maneira mais eficiente pelo setor privado. Para isso, o componente de manutenção do programa inclui a contratação das obras de restauração e manutenção periódica a serem financiadas pelo Banco com firmas especializadas.

b. Pessoal

- 4.6 A administração dos recursos humanos do DER/BA cabe à Seção de Pessoal da Direção de Serviços de Administração. O organismo conta com políticas de recrutamento, seleção, compensação, promoção e treinamento, tendo-se adotado as orientações gerais existentes para os agentes do governo do Estado. Em virtude de uma diretriz governamental ainda vigente, foram proibidas novas contratações, limitando assim a autonomia da entidade na gestão de seus recursos humanos.
- 4.7 O quadro a seguir mostra a distribuição dos funcionários do DER/BA em 31 de janeiro de 1993.
- 4.8 A restrição para realizar novas contratações influenciou no perfil de idade do DER/BA e no tempo médio de serviço, que é relativamente elevado, principalmente com relação ao pessoal de campo que presta serviço nas residências e representa aproximadamente 70%. De maneira geral, os funcionários do departamento cumprem de maneira aceitável as suas funções.

DER/BA - Pessoal ativo em 31 de janeiro de 1993		
Unidade Organizacional	Quantidade	%
Direção Geral	50	1,3
Assessoria de Programação e Orçamento	15	0,4
Procuradoria Jurídica	21	0,6
Auditoria	15	0,4
Serviços de Administração	223	6,0
Serviços de Administração Financeira	38	1,0
Serviços de Mecânica Industrial	139	3,7
Serviços de Pesq. Tecnológicas	32	0,9
Divisão de Estudos e Projetos	89	2,4
Divisão de Construção	169	4,5
Divisão de Conserv. e Melhoramento Rodov.	2.952	78,8
Total	3.744	100,0

c. Administração orçamentária, contábil e financeira

- 4.9 A execução do orçamento, o registro das transações orçamentárias e financeiras e a realização e controle de desembolsos cabem à Direção de Serviços de Administração Financeira. A proposta de orçamento e sua programação são formuladas pela Assessoria de Programação e Orçamento através do Plano Trimestral de Aplicações previamente estabelecido com a Seplan. Esse plano é computadorizado, o que permite seu acompanhamento e controle.
- 4.10 A contabilidade do departamento faz parte do Sistema de Contabilidade e está integrado com o Sistema Estadual de Planejamento. Todos esses sistemas estão articulados dentro do Sistema Estadual de Finanças, que está adequadamente organizado e computadorizado para todas as unidades organizacionais do governo. O pessoal encarregado dessas tarefas mostra um grau razoável de familiaridade com esses procedimentos e executa as suas tarefas de maneira aceitável. A administração do programa inclui funções contábil-financeiras e pessoal especializado, adequado para seus fins.

d. Controle interno

- 4.11 A avaliação do controle interno do DER/BA está sob a responsabilidade de sua auditoria interna, que responde de maneira direta ao Diretor Geral. Suas funções básicas estão definidas no regulamento

interno e, salvo as relacionadas com o planejamento geral, são cumpridas de maneira aceitável.

- 4.12 O Chefe da Unidade supervisiona um grupo de profissionais em contabilidade, economia e engenharia, com experiência em auditoria limitada a essa função no DER/BA. Esse pessoal não participa em cursos de capacitação. Suas tarefas principais incluem visitas às residências, exame dos processos de licitação, administração financeira e serviços gerais, com base num projeto de Manual de Procedimentos de Auditoria, mas não se examina a área de informática. A independência que deve caracterizar o exercício dessa atividade de avaliação e controle é comprometida pela participação de pessoal da auditoria interna em funções de linha, verificando, antes da emissão de cheques, a documentação de apoio de desembolsos.
- 4.13 Assim, para assegurar um desempenho mais eficaz dessa unidade, recomenda-se que o contrato de empréstimo inclua uma cláusula mediante a qual o mutuário, através do executor, se compromete, dentro de 12 meses após a assinatura do contrato, a reorganizar as funções da auditoria interna do DER/BA, de maneira que as mesmas incluam: (a) planejamento de atividades para o ano seguinte; (b) exame das atividades de informática e execução técnico-financeira do programa proposto; (c) treinamento profissional dos funcionários da unidade; (d) preparação e atualização periódica do Manual de Procedimentos de Auditoria; (e) eliminação de todas as atividades de linha que deverão ser objeto de revisão "a posteriori", exclusivamente. Dentro de 24 meses da assinatura do contrato, deve-se demonstrar a implantação satisfatória dessa reorganização. 13/

e. Controle externo

- 4.14 O controle externo do DER/BA é feito através da apresentação anual de contas dos atos executados ao Tribunal de Contas do Estado.
- 4.15 Além do exame anual dessas contas, o Tribunal realiza, durante cada exercício, diversas visitas de inspeção para verificar periodicamente a legalidade e legitimidade dos atos e transações realizadas. De maneira complementar, a Auditoria Geral do Estado, órgão subordinado ao poder executivo, fiscaliza o departamento e realiza verificações contábil-orçamentárias. De maneira semelhante, mas com distinto alcance, atuam funcionários das Secretarias de Energia, Transporte e Comunicações, da Fazenda e do Planejamento. Este esquema de controle é razoável e cumpre seus propósitos.
- 4.16 Recomenda-se que as demonstrações financeiras do programa sejam apresentadas anualmente durante sua execução com o parecer de uma

13/ Ver as Recomendações, Apêndice II.

firma de contadores públicos independente, 14/ sob a supervisão da Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Fazenda e segundo os requisitos do Banco nessa matéria. As primeiras demonstrações financeiras serão as correspondentes ao ano de início do programa. 15/

f. Manutenção

- 4.17 A responsabilidade pelas atividades de manutenção é atribuída à Divisão de Conservação e Melhoramento (DCM), que as exercita através de 20 residências de conservação e melhoramento (RCM), cada uma a cargo de um engenheiro residente. O esquema institucional de manutenção do DER/BA reflete a departamentalização funcional própria dos organismos rodoviários do Brasil. Assim, a DCM está estruturada em Coordenações Técnicas de Conservação e Melhoramento, Coordenação Técnica de Segurança do Tráfego e Coordenação técnica de Operação de Equipamentos.
- 4.18 Foram criadas duas Coordenações Técnicas de Conservação, Região I e II, cada uma com dez residências. A elas cabe a orientação e controle técnico dos serviços de manutenção e melhoria nas faixas de domínio, aplicação de revestimento primário e pavimento, execução de drenagens, obras de arte e sinalização. A área de segurança do tráfego tem a seu cargo a coleta de estatísticas de tráfego e o controle da circulação de veículos com excesso de carga ou carga perigosa. Por último, a unidade de operação dos equipamentos programa a operação do equipamento rodoviário, sua manutenção e reparação.
- 4.19 Essa estrutura institucional, bem como os processos de decisão, se caracterizam por sua formalidade e centralização nas unidades técnicas da sede. Apesar disso, a experiência recente registra o início de um processo de descentralização orçamentária-financeira, onde as residências passaram a constituir unidades de gestão dos processos de licitação por convite, procedimento aplicável às contratações abaixo de US\$50.000. Mediante a implantação do SAM, SGP e SAM, serão obtidos maior eficiência na gestão do gasto em conservação e maior controle dos serviços prestados por terceiros. 16/

14/ As autoridades do Estado da Bahia solicitaram a possibilidade de que essas funções sejam exercidas pelo Tribunal de Contas do Estado. O pedido está sendo estudado pela unidade especializada do Banco.

15/ Ver as Recomendações, Apêndice II.

16/ Sobre estes e outros aspectos vinculados à conservação rodoviária, o Capítulo III apresenta comentários adicionais; os aspectos relacionados com gastos em manutenção são tratados na seção seguinte.

B. Análise financeira histórica 17/

1. Estado da Bahia

a. Recursos do Estado

- 4.20 A partir dos balanços orçamentários do Estado da Bahia, elaborou-se o quadro consolidado de recursos para o período 1988-92, que se apresenta adiante.
- 4.21 Os recursos totais do Estado refletem um aumento atribuível à receita corrente, cuja participação passou de 77% em 1988 para 94% em 1992. As razões desse aumento são: (a) a reforma tributária de 1988, que implicou a ampliação da base do imposto sobre circulação de mercadorias, que a partir de 1989 passou a incluir diversos serviços (ICMS); (b) reclassificação de diversas verbas das transferências federais de capital à categoria de corrente e ampliação de diversas alíquotas para o cálculo das mesmas; e (c) redução das operações de crédito, cuja participação na receita total passou de 15% em 1988 para somente 6% em 1992.
- 4.22 Entre as receitas fiscais, destacam-se as de ordem tributária e dentro delas o ICMS, que no período representou em média mais de 46% do total de recursos do Estado. Sua evolução tem sido ascendente, salvo a pequena queda conjuntural em 1992, registrando no período analisado uma taxa anual cumulativa de 4,4%. Para isso contribuiu a reforma tributária e uma maior arrecadação fiscal devido ao aumento da fiscalização de contribuintes para reduzir a sonegação.
- 4.23 A renda patrimonial é proveniente das aplicações financeiras do Estado no mercado aberto. Essa receita representou 14% da renda total, indicando o oportuno aproveitamento das altas taxas de remuneração real do capital no contexto altamente inflacionário da economia nacional. A queda registrada em 1990 deve-se à mudança de governo, que normalmente implica uma intensificação dos gastos no fim do mandato, além de menores saldos de caixa no Tesouro disponíveis para sua aplicação.

17/ Para a análise foram utilizados os seguintes critérios: 1) os valores monetários correntes são expressos em moeda do encerramento do mês de dezembro de 1992; 2) as quantias resultantes foram convertidas em dólares, empregando a taxa de Cr\$ 12.387 - US\$1,00, correspondente à última cotação de dezembro de 1992. Mostram-se e analisam-se a receita e a despesa correspondentes à administração direta estadual, mas os gastos de pessoal incluem as quantias transferidas para efetuar o pagamento das entidades da administração indireta.

EVOLUÇÃO DA RECEITA DO TESOURO 1995-1999
US\$ MILH/

ITEMS					
	1995	1996	1997	1998	1999
RECEITA CORRENTE	1.567.667	1.632.056	1.786.412	1.692.231	2.182.136
Receita Tributária	906.167	926.465	971.642	1.066.644	1.070.573
Impostos	906.517	924.447	966.734	1.066.756	1.066.670
IR	0	0	7.244	6.046	6.340
ITBI / ITD	10.503	1.551	453	1.264	1.472
ICMS	666.432	616.276	664.377	1.076.594	1.063.766
IPVA	6.561	4.616	4.661	2.661	5.066
Taxas	1.650	2.047	4.607	2.066	3.603
Receita Patrimonial	226.566	266.637	102.666	317.217	542.703
Receita de Serviços	253	0	0	10.442	27.746
Transferências Correntes	366.770	246.736	662.266	516.306	467.160
Outras Receitas Correntes	40.606	166.666	161.607	60.423	43.655
RECEITA DE CAPITAL	466.367	476.266	246.066	61.146	147.546
Ende de Bens Móveis e Imóveis	0	3	4.325	256	1.207
Transferências de Capital	146.166	156.626	16.006	17.746	13.666
Outras Receitas de Capital	16.610	6.600	7.712	6.143	0
Operações de Crédito	266.561	314.655	216.040	63.666	132.473
Internas	266.774	314.756	216.040	63.226	131.660
Externas	3.607	66	0	770	613
Totais	2.033.053	2.110.344	2.044.467	2.063.376	2.326.664

NOTA: SECRETARIA DA FAZENDA - BALANÇOS GERAIS DO ESTADO
Taxa de Câmbio: Cr\$12367 = US\$1,00

- 4.24 O aumento das transferências correntes e a redução compensatória das transferências de capital deve-se ao novo tratamento orçamentário. Estas incluem o repasse da União ao Estado das cotas correspondentes ao Fundo de Participação dos Estados (FPE) e do Sistema Unificado de Saúde (SUS). Seu aumento absoluto está ligado ao aumento das alíquotas de sua distribuição em função de novos critérios, que beneficiou os Estados das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, bem como a liberação de saldos atrasados.
- 4.25 As operações de crédito, com uma incidência média de 10% no total da receita do tesouro, são de ordem interna, basicamente os contratos celebrados com a Caixa Econômica Federal (CEF). Em 1990, o Estado declarou, juntamente com outros Estados da União, uma moratória dos saldos devidos à Caixa. Essa decisão teve como consequência a redução da receita dessa origem nos anos posteriores. Em geral, as operações ficaram limitadas à renovação a dois anos e, a partir de 1992, a três anos de vencimento de títulos públicos no equivalente a 88%, junto com o pagamento efetivo dos 12% restantes. No que se refere à gestão de empréstimos externos, a moratória declarada pelo governo federal em 1990 impediu a celebração de novos contratos.

b. Gastos do Estado

- 4.26 O quadro seguinte mostra os balanços do Estado condensados por gastos para o período 1988-92.
- 4.27 O gasto total efetivamente realizado cresceu 10% nesse período, o que equivale a uma taxa cumulativa anual de 2,4%. O gasto corrente representou 70% e os de pessoal, 27%. A perda de poder aquisitivo dos salários foi calculada em 20% até 1991. Esse ano foi o primeiro exercício do novo governo e, como ocorre normalmente no início de cada gestão, procurou-se sanear as finanças públicas mediante a compressão dos gastos e a formação de uma margem de poupança para os anos seguintes. Assim, em 1992 os salários chegaram a recuperar 3% em relação ao ano anterior.
- 4.28 O aumento nos gastos de pessoal em 1993 não se deve a um aumento da folha salarial, mas a uma mudança de representação dos dados do balanço fiscal, de acordo com a legislação federal. Os salários da administração indireta, que antes figuravam entre as transferências correntes, passaram a ser incluídos na administração direta. A contrapartida dessa mudança reflete-se na redução das transferências correntes, que incluem o repasse aos municípios de 25% da arrecadação do ICMS e do Fundo de Exportações e 50% do IPVA, como determina a Constituição estadual.

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DA FAZENDA - DEPAT

Evolução dos Gastos do Estado da Bahia 1988 - 1992
US\$ Mil1/

ITEMS	1988 Executado	1989 Executado	1990 Executado	1991 Executado	1992 Executado	Total Execut.88/92
Gastos Correntes	1,549,914	1,583,525	1,345,975	1,459,035	1,568,935	7,507,384
*Pessoal e Encargos	628,653	601,745	660,885	502,373	517,006	2,910,662
*Transferências Correntes	636,456	662,465	420,478	700,351	775,828	3,195,578
*Gastos Financeiros	64,085	129,870	98,577	53,107	54,598	400,238
Dívida Interna	41,051	114,887	90,790	41,796	39,162	327,686
Dívida Externa	23,035	14,983	7,787	11,312	15,436	72,552
*Outros Gastos Correntes	220,720	189,445	166,035	203,204	221,503	1,000,906
Gastos de Capital	666,362	446,526	848,955	330,717	864,312	3,156,872
*Investimentos	174,120	127,890	120,160	60,240	151,774	634,185
*Investimentos Financeiros	35,898	27,391	223,741	18,582	51,386	356,998
*Transferênc.de Capital	221,664	172,629	347,306	137,737	453,212	1,332,548
*Amortizações	234,680	118,616	157,748	114,158	207,940	833,142
Dívida Interna	179,420	88,487	154,625	104,983	197,972	725,487
Dívida Externa	55,259	30,130	3,123	9,175	9,968	107,655
Reserva de Contingências	0	0	0	0	0	0
Totais	2,216,276	2,030,051	2,194,930	1,789,752	2,433,247	10,664,256
Total da Receita	2,033,053	2,110,344	2,044,497	2,083,379	2,329,684	10,600,957
Diferença Receita/Gastos	(183,223)	80,293	(150,433)	293,627	(103,563)	(63,299)

FONTE: SECRETARIA DA FAZENDA - BALANÇOS GERAIS DO ESTADO
1/ Taxa de cambio: Cr\$12387 = US\$1.00

- 4.29 Os gastos de capital, que representaram 30% do total, incluem investimentos físicos e financeiros e transferências para investimentos realizados através de empresas estaduais e amortizações da dívida pública. As transferências de capital foram o item mais significativo desse grupo, representando 13% do gasto total. Em 1991, com o início de um novo governo, desacelerou-se o gasto de capital, cuja recuperação ocorreu novamente no exercício fiscal de 1992. No futuro imediato, o investimento prioritário se orientará para a execução de diversos programas com financiamento parcial do Banco.
- 4.30 Dos recursos captados pelo Tesouro, cerca de 12% se destinaram ao serviço da dívida, correspondendo 4% aos gastos financeiros e 8% à amortização dos saldos devidos, de origem interna e externa. No que se refere aos gastos financeiros da dívida interna, observa-se que os pagamentos mais elevados correspondem a 1989 e 1990, quando foram assinados novos contratos com a CEF, apesar da moratória declarada no final de 1990 ter provocado a progressiva diminuição desse item. Situação semelhante ocorreu na amortização, que aumentou em 1992, devido aos pagamentos correspondentes à reprogramação da dívida com o Banco Nacional e Bamerindus. Quanto à dívida externa, as flutuações dos pagamentos se devem às decisões do Banco Central.
- 4.31 Ao examinar a execução do orçamento do Estado no período 1988-90, observa-se que o Estado da Bahia gerou recursos correntes que permitiram a cobertura de seus gastos de funcionamento. Por isso, os déficits de recursos registrados em 1988, 1990 e 1992 (equivalentes a 9%, 7,4% e 4,4% dos recursos totais) foram resultado de sua política de investimentos e não representam déficits operacionais. Assim, em 1992, seu financiamento foi realizado através de créditos suplementares por conta do superávit de 1991. Nos outros dois exercícios utilizou-se um esquema semelhante e, segundo a necessidade, aplicou-se o mecanismo orçamentário de restos a pagar, mediante o qual se difere para o ano seguinte o pagamento de algumas obrigações assumidas no exercício anterior.

c. Dívida pública estadual

- 4.32 O quadro seguinte apresenta a posição de endividamento do Estado da Bahia em 31 de dezembro de 1992.

Estado da Bahia - Dívida Pública em 31 de dezembro de 1992 (US\$ mil)					
Tipo de dívida	Parte corrente	Parte vencida		Total	%
		Principal	Juros		
INTERNA	1.407.639	104.013	127.858	1.639.510	87
Contratos	1.177.882	104.013	127.858	1.409.753	75
Títulos	222.318	0	0	222.318	12
Garantias	7.439	0	0	7.439	-
EXTERNA	164.668	73.911	7.071	245.650	13
Contratos	164.668	73.911	7.071	245.650	13
Total	1.572.307	177.924	134.929	1.885.160	100

- 4.33 Cerca de 83% da dívida do Estado estão em dia. Na porção vencida, 12% correspondem à dívida interna e 5% à dívida externa. A primeira inclui saldos vencidos e não pagos com a CEF, o Banco Central e o Banco do Nordeste do Brasil, que representam dívidas junto a instituições do governo federal, e com o Desembanco, órgão do Estado. Espera-se reprogramar os montantes atrasados com base numa lei que está sendo considerada pelo Congresso.
- 4.34 Até 1988, a dívida externa era paga normalmente. No final de 1989, por instrução da autoridade monetária, os pagamentos foram suspensos. Atualmente, a dívida externa inclui saldos vencidos, a título de principal e juros, com instituições bancárias privadas. Com relação a esse endividamento, não se amortiza o principal e se paga somente 50% dos juros (anteriormente eram 30%). Os pagamentos serão reiniciados assim que as autoridades nacionais chegarem a um acordo com os credores externos, em condições semelhantes às obtidas para a União.
- 4.35 Pelas evidências apresentadas ao Banco, o Estado da Bahia possui capacidade de endividamento e pagamento de seus compromissos financeiros, inclusive o empréstimo do Banco, já que preenche os requisitos estabelecidos pelo Senado (Resolução nº 36 de junho de 1992). De acordo com isso, o Estado está em condições de solicitar a autorização necessária para contratar novas operações de crédito.

d. Receita fiscal relacionada com o transporte rodoviário

- 4.36 O quadro da página seguinte apresenta a receita obtida no período 1988-92.

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DA FAZENDA - DEPAT

CONTRIBUIÇÕES FISCAIS DO SETOR TRANSPORTE
US\$ MIL 1/

CONTRIBUICOES	1988	1989	1990	1991	1992
C L G	28,160	3,008	-	-	-
(quota-parte)	4,420	1,813	-	-	-
A	6,581	4,818	4,881	2,891	5,089
S	-	90,424	221,781	199,828	208,081
D. QUÍMICAS DE DERIVADOS PETRÓLEO	-	41,451	129,030	122,874	140,788
SERVIÇOS DE TRANSPORTE	-	30,592	52,275	48,872	35,414
COM. ATACADISTA DE COMBUST. Y LUBRIC.	-	17,095	35,205	24,114	23,060
COM. VAREJISTA DE COMBUST. Y LUBRIC.	-	1,288	5,271	5,969	8,838
TOTAL	37.161	99.862	226.442	202.519	213.149

BALANÇOS GERAIS DO ESTADO, BALANÇOS DO DERBA E GEARC-Gerência de Arrecadação da SECRETARIA DA FAZENDA

- 4.37 Até há poucos anos, o setor se caracterizava pela existência de diversos tributos que alimentavam o Fundo Rodoviário Nacional, cujo produto era distribuído entre a União e os Estados. Devido a decisões de política econômica federal, esse fundo foi incorporado ao Fundo Nacional de Desenvolvimento e assim o setor rodoviário foi perdendo gradualmente sua principal fonte de recursos.
- 4.38 Para substituir um desses tributos, criou-se em 1986 o IPVA. Posteriormente, a Constituição de 1988 trouxe a descentralização da receita fiscal da União para os Estados e municípios através da ampliação da base do ICM. A Constituição federal e as constituições estaduais estabelecem que cabe aos municípios, a título de participação, 25% e 50% da arrecadação do ICMS e IPVA, respectivamente.
- 4.39 Atualmente, não existe uma vinculação entre o produto desses impostos e determinados programas governamentais, seja estaduais ou municipais, já que está proibida pela Constituição. Não obstante, com a próxima revisão da Constituição de 1988, essa proibição poderá ficar sem efeito. Comparando a arrecadação gerada pelos usuários dos serviços de transporte no Estado e o gasto em programas de conservação e construção executados pelo DER/BA no período considerado, observa-se que a arrecadação representou 75% do gasto, proporção que se considera aceitável.

2. DER/BA

- 4.40 O quadro a seguir mostra que, entre 1988 e 1992, cerca de 42% da receita do DER/BA foi corrente e 58% de capital, não havendo cobrança de pedágio.

DER/BA - Execução orçamentária da receita 1988-1992 (US\$ mil)		
Receita corrente	202.839	42,4
Transferências	185.219	40,8
Convênios	853	0,2
Receitas não-vinculadas	186.439	39,0
Receitas vinculadas	7.927	1,7
Outras receitas correntes	7.620	1,6
Receita de capital	275.386	57,6
Transferências	271.591	56,8
Convênios	11.249	2,4
Ingressos não vinculados	220.291	46,1
Ingressos vinculados	38.029	8,3
Outros ingressos de capital	3.795	0,8
Total	478.225	100,0

- 4.41 Observa-se uma diminuição na receita vinculada, proveniente do repasse de recursos originalmente captados pela União quando existia o Fundo Rodoviário Nacional, para sua aplicação em programas do setor. Como se explicou essa responsabilidade foi descentralizada para os Estados pela Constituição de 1988. Atualmente, a receita (exceto alguns itens menores relacionados com a celebração de convênios, cobrança de multas, etc.) é basicamente não-vinculada. Isso significa que provém de transferências do Tesouro estadual, que representam quase todos os recursos do DER/BA.
- 4.42 Para o exame do gasto do departamento, preparou-se o quadro de aplicações por programa, que figura na página seguinte. Na construção de obras, sem incluir as correspondentes a restauração, foram gastos dois terços dos recursos do DER/BA. O terço restante destinou-se à restauração de estradas (14%), aquisição de equipamentos (1%) e atividades de conservação rodoviária (18%). A manutenção periódica e de rotina representou 8% e 10%, respectivamente. Essas atividades foram realizadas principalmente sob o regime de administração direta, mas as residências contratam serviços de conservação de rotina e periódica na modalidade de cartas-convite quando o valor da contratação não ultrapassa o equivalente a US\$50.000.

DERBA - DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DA BAHIA
S A F - SERVIÇO DE ADMINISTRAÇÃO FINANCEIRA
US\$ Mil/1

	CATEGORIA	OBRAS CIVIS	REST.	EQUIP.	CONSERV PERÍOD.	ROTIN.	ADM. GERAL	TOTAL
1	SALÁRIOS E ENCARGOS	0	0	0	0	0	18,070	18,070
	MATERIAIS	0	0	0	0	1,567	2,913	4,479
9	SERV.DE TERCEIROS	0	0	0	0	831	1,180	1,811
	MATERIAL PERMANENTE	0	0	831	0	0	0	831
8	CONTRATOS	18,897	0	0	13,383	0	0	30,060
	OUTRAS DESPESAS	0	0	0	0	0	18,323	18,323
8	INVESTIMENTOS DIVERSOS	0	0	0	0	0	180	180
	TOTAL	18,897	0	831	13,383	2,198	38,665	71,874
	CATEGORIA	OBRAS CIVIS	REST.	EQUIP.	CONSERV PERÍOD.	ROTIN.	ADM. GERAL	TOTAL
1	SALÁRIOS E ENCARGOS	0	0	0	0	0	22,921	22,921
	MATERIAIS	0	0	0	0	1,447	2,171	3,618
9	SERV.DE TERCEIROS	0	0	0	0	798	1,198	1,996
	MATERIAL PERMANENTE	0	0	1,468	0	0	0	1,468
8	CONTRATOS	28,807	14,287	0	3,575	0	0	44,679
	OUTRAS DESPESAS	0	0	0	0	0	6,797	6,797
9	INVESTIMENTOS DIVERSOS	0	0	0	0	0	188	188
	TOTAL	28,807	14,287	1,468	3,575	2,246	33,275	81,687
	CATEGORIA	OBRAS CIVIS	REST.	EQUIP.	CONSERV PERÍOD.	ROTIN.	ADM. GERAL	TOTAL
1	SALÁRIOS E ENCARGOS	0	0	0	0	19,382	13,509	32,891
	MATERIAIS	0	0	0	0	8,863	1,139	7,802
9	SERV.DE TERCEIROS	0	0	0	0	3,872	1,131	5,003
	MATERIAL PERMANENTE	0	0	401	0	0	0	401
9	CONTRATOS	163,118	39,847	0	180	0	0	203,125
	OUTRAS DESPESAS	0	0	0	0	0	2,242	2,242
0	INVESTIMENTOS DIVERSOS	0	0	0	0	0	712	712
	TOTAL	163,118	39,847	401	180	29,917	18,733	252,175
	CATEGORIA	OBRAS CIVIS	REST.	EQUIP.	CONSERV PERÍOD.	ROTIN.	ADM. GERAL	TOTAL
1	SALÁRIOS E ENCARGOS	0	0	0	0	0	20,847	20,847
	MATERIAIS	0	0	0	29	5,313	174	5,518
9	SERV.DE TERCEIROS	0	0	0	0	721	0	721
	MATERIAL PERMANENTE	0	0	212	0	0	39	251
9	CONTRATOS	10,843	0	0	8,727	0	1,588	21,158
	OUTRAS DESPESAS	0	0	0	0	0	4,189	4,189
1	INVESTIMENTOS DIVERSOS	0	0	0	0	0	14	14
	TOTAL	10,843	0	212	8,757	6,034	26,661	52,506
	CATEGORIA	OBRAS CIVIS	REST.	EQUIP.	CONSERV PERÍOD.	ROTIN.	ADM. GERAL	TOTAL
1	SALÁRIOS E ENCARGOS	0	0	0	0	0	18,084	18,084
	MATERIAIS	0	0	0	8,247	2,786	329	9,361
9	SERV.DE TERCEIROS	0	0	0	879	411	183	1,284
	MATERIAL PERMANENTE	0	0	1,283	0	0	86	1,369
9	CONTRATOS	80,890	11,167	0	2,639	3,014	1,420	99,131
	OUTROS GASTOS	0	0	0	0	0	16	16
2	INVESTIMENTOS DIVERSOS	4,245	0	0	0	0	0	4,245
	TOTAL	85,135	11,167	1,283	9,585	6,211	20,129	133,480

1/ Taxa de cambio: Cr\$12387 = US\$1.00

- 4.43 Os recursos não foram suficientes para manter adequadamente a rede estadual. O governo atual qualificou de crítica a situação do setor rodoviário estadual e declarou prioritária a recuperação física da rede. Somente ao alcançar essa meta, será possível realizar ações de complementação e expansão do sistema, dentro de uma estratégia de articulação regional e integração intermodal.
- 4.44 Atualmente, as intervenções programadas dependem das práticas das diversas residências e da disponibilidade orçamentária. Nesse sentido, o DER/BA ainda não desenvolveu um sistema de manutenção que quantifique as necessidades e priorize as ações, definindo os níveis de recursos necessários. Por outro lado, o departamento carece de um sistema que defina técnica e economicamente as necessidades de conservação e possibilite a avaliação do desempenho. Para resolver essa situação, as autoridades do Estado e do DER/BA decidiram incorporar no programa um componente para implantar os sistemas de manutenção, gerenciamento de pavimento e administração de contratos descritos no Capítulo III.

V. VIABILIDADE DO PROGRAMA

A. Viabilidade técnica

- 5.1 Os projetos de engenharia e especificações técnicas para as obras previstas nos nove trechos que fazem parte da amostra representativa dos subprogramas de melhoramento, pavimentação e reabilitação rodoviária foram examinados e considerados satisfatórios. Os projetos incluem soluções técnicas adequadas, que não são complexas, não requerem métodos sofisticados e estão de acordo com as melhores práticas de engenharia empregadas no país. Nos cálculos de volume, foram utilizados métodos que permitem uma precisão aceitável e para o cálculo dos orçamentos das obras foram realizadas análises de preços unitários com base nos preços de mercado e rendimentos médios usuais na Bahia. Também foram previstos recursos para cobrir o possível reajuste de preços e outros gastos imprevistos.
- 5.2 Para o desenho geométrico, o dimensionamento das obras de drenagem e a seleção do tipo e composição estrutural dos pavimentos, observaram-se as normas do Estado da Bahia, que estão de acordo com as do DNER. As características geométricas foram escolhidas levando em conta as projeções de tráfego para um período de 20 anos e no traçado dos pavimentos foram considerados excessos de peso nos veículos de carga que circulam atualmente pela rede rodoviária da Bahia.
- 5.3 O Estado da Bahia conta com experiência suficiente na execução de projetos e obras semelhantes às compreendidas no programa, motivo pelo qual não se prevêem dificuldades de ordem técnica para cumprir as metas.
- 5.4 As metas anuais preliminares de manutenção rodoviária, nas quais se baseia o dimensionamento do programa, foram formuladas pelo DER-BA com o apoio da equipe do projeto utilizando a informação disponível em dezembro de 1992. Este plano será ajustado e modificado à medida que se forem completando os inventários e instalando as bases de dados para o SAM e SGP. Considera-se que o maior esforço técnico-administrativo exigido para o cumprimento desse plano está adequadamente coberto com a assistência técnica a ser proporcionada ao DER/BA através do programa.

B. Viabilidade econômica

1. Análise econômica

- 5.5 Para estabelecer a viabilidade econômica do programa, realizou-se a avaliação sócio-econômica de cada um dos projetos da amostra representativa. Os investimentos no programa permitirão principalmente diminuir os custos de operação dos veículos e, em menor medida, diminuir os gastos anuais de manutenção das estradas e reduzir o

tempo de viagem dos usuários. Estas poupanças constituem a maior parte dos benefícios, os quais foram avaliados com a metodologia padrão do Banco, que se baseia no enfoque de excedentes sociais.

- 5.6 As avaliações foram efetuadas com base em contagens de tráfego realizadas em cada estrada durante 3 dias de 24 horas e pesquisas de origem e destino. Para fazer as avaliações econômicas, utilizaram-se as equações do "Highway Design and Maintenance Standards Model" (HDM-3) do Banco Mundial, que permite avaliar os custos de operação dos veículos com e sem projeto.
- 5.7 O quadro a seguir apresenta informações sobre o tráfego nos trechos da amostra.

Volume de Tráfego (TMDA) no Ano de Abertura dos Trechos				
Trechos	Leve	Ônibus	Caminhões	Total
Senhor do Bonfim-Campo Formoso	910	58	352	1.320
Maíri - BA-052	241	37	227	505
BA-052 - BA-421	230	19	91	340
BA-421 - BR-242	240	12	72	325
BA-324 - BR-101	225	25	220	470
BA-827 - Cotia	68	2	60	130
BR-135 - Coaceral	49	1	75	125
Mimoso - BA-825	110	7	153	270
BR-242 - Divisa BA/TO	70	8	137	215

- 5.8 Os custos dos projetos incluem o investimento inicial e os custos da repavimentação que será necessária durante o período de 20 anos coberto pela análise, bem como os custos anuais de manutenção de rotina e periódica. Realizou-se também uma análise de comparação de alternativas técnicas do tipo de pavimentação para assegurar que a alternativa adotada é a melhor.
- 5.9 As análises realizadas mostram que as TIRE dos projetos variam entre 21% e 49%, com uma rentabilidade média de 32%. O quadro a seguir apresenta os resultados principais das avaliações econômicas. Uma relação de benefício do primeiro ano (BPA) superior a 12% indica que não convém adiar a realização do projeto.

Resultados da Avaliação Econômica dos Projetos da Amostra			
Trecho	VAL g/	TIRE	BPA
Senhor do Bonfim - Campo Formoso	14.342	40%	25%
Mairi - BA-052	14.138	41%	28%
BA-052 - BA-421	7.634	23%	15%
BA-421 - BR-242	5.791	23%	15%
BA-324 - BR-101	14.100	26%	16%
BA-827 - Cotia	18.010	21%	17%
BR-135 - Coaceral	40.749	32%	18%
Mimoso - BA-825	11.773	49%	49%
BR-242 - Divisa BA/TO	27.364	34%	31%
g/ Valor atual líquido, em milhões de Cr\$.			

- 5.10 A análise de sensibilidade realizada mostra que o risco de que os projetos da amostra não sejam economicamente rentáveis é muito baixo.

2. Impacto distributivo

- 5.11 O impacto distributivo foi medido com a metodologia adotada pelo Banco, que consiste em calcular a proporção de benefícios captados pelo grupo de baixa renda dentro do total de benefícios captados pelo setor privado. A seguir, indica-se a distribuição de benefícios e custos dos projetos da amostra entre os diversos grupos.

Valor Atual dos Benefícios Econômicos Líquidos por Grupo Beneficiário (em milhões de Cr\$)				
	Setor Privado			VAL
	Baixa Renda	Outros	Setor Público	Econômico
CUSTOS				
Investimento	+3.617		-97.656	-94.039
BENEFÍCIOS				
Manutenção			+9.057	+9.057
Veic. leves		+41.175	-9.882	+31.293
Ônibus	+2.605	+2.605	-1.146	+4.064
Caminhões	+84.705	+157.310	-53.243	+188.772
Tempo	+885	+13.869		+14.754
TOTAL	+91.813	+214.958	-152.871	+153.801

5.12 O coeficiente de impacto distributivo que resulta desta distribuição é de 53%. ^{18/} Este resultado se explica principalmente pelo fato de que na Bahia, particularmente nas áreas de influência dos projetos, 81% da população pertencem ao grupo de baixa renda. Além disso, a concorrência que existe no setor dos transportes de carga e passageiros permitirá transferir aos usuários parte substancial da redução de custos de operação dos veículos, graças à diminuição das tarifas de transporte. Nesse sentido, espera-se uma redução da ordem de 30% na sobretaxa da tarifa normal que cobram os transportadores nas estradas em más condições. São relativamente baixos os benefícios para os veículos leves, que pertencem à população de renda mais elevada.

3. Impacto dos projetos sobre os custos do transporte

5.13 Na Bahia, o transporte por caminhão está sujeito à livre concorrência entre os transportadores, que estabelecem as tarifas em função da demanda e oferta. Esta situação de livre mercado permite estimar que a redução do custo de operação dos caminhões provocada pelo programa será transferida aos usuários através da redução das tarifas de transporte. Os produtores e cooperativas agrícolas que utilizam seus próprios caminhões para atender as necessidades de transporte se beneficiarão diretamente com a diminuição do custo de

$$\text{18/ Coeficiente} = \frac{91.813}{91.813 + 214.959} = 0,30$$

operação dos veículos. Deve-se mencionar também que várias pesquisas realizadas nas áreas de influência dos projetos da amostra revelam que os caminhoneiros aplicam uma sobretaxa de 30% a 50% da tarifa normal para transportar cargas pelas estradas que se encontram em más condições. Esta sobretaxa não será mais cobrada nas estradas incluídas no programa. Estas observações mostram que os usuários das estradas do programa se beneficiarão diretamente de uma redução dos custos de transporte. Esta diminuição será relativamente substancial, conforme indicado no parágrafo seguinte.

- 5.14 Os cálculos realizados para a avaliação econômica mostram que os investimentos previstos no programa permitirão uma redução média de 50% nos custos de operação de caminhões nos trechos melhorados. Isto representa uma poupança de US\$0,58 por km, que será transferida aos usuários, seja produtores ou intermediários, através de redução da tarifa. Para um transporte de seis toneladas (carga média) numa distância de 90 km (extensão média dos trechos do programa), a diminuição no custo do usuário será de US\$8,7 por t. Esta poupança é relativamente importante, em comparação com o valor dos produtos transportados. A título de exemplo, em termos relativos, esta redução representa 6% do valor de mercado do arroz, 11% do milho e 7% da soja (os três produtos mais transportados no corredor principal do programa).

C. Viabilidade financeira

- 5.15 Para o programa proposto, calculou-se um custo total equivalente a US\$294 milhões a ser financiado em partes iguais por um empréstimo do Banco e pelo Estado da Bahia. Deve-se, então, avaliar a capacidade financeira do tesouro estadual de realizar de maneira oportuna as contribuições de contrapartida no valor de US\$147 milhões e pagar o serviço da dívida.

1. Projeções financeiras do Estado da Bahia 19/

a. Recursos do Estado

- 5.16 As projeções correspondentes aos recursos fiscais para o período 1993-2002, apresentadas na página seguinte, foram elaboradas com base nas suposições gerais e nas hipóteses indicadas mais adiante. A seguir apresenta-se o comportamento financeiro do Tesouro se estas se concretizarem.

19/ Para formular as projeções financeiras, empregou-se moeda constante de dezembro de 1992, expressa em dólares, à razão de uma taxa de câmbio de Cr\$ 12.387 = 1 dólar, correspondente à última cotação de dezembro de 1992. Além do reajuste de preços no custo estimado do programa, não foram incluídas previsões para atender eventuais variações nos preços.

Projeção de Receita 1993-2002
US\$ Mil 1/

ITEMS / ANO	REAL 1992	PROJE TADO										TOTAL
		1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	
Corrente	2,182,136	2,076,855	1,925,855	2,116,923	2,156,585	2,191,197	2,177,861	2,340,607	2,416,005	2,495,476	2,485,513	2,485,513
Tributária	1,070,573	1,127,861	1,180,340	1,223,991	1,254,639	1,311,060	1,351,267	1,390,553	1,428,787	1,469,238	1,510,862	1,510,862
Outras	1,086,670	1,124,884	1,177,304	1,220,894	1,251,479	1,307,857	1,347,979	1,387,200	1,425,367	1,465,750	1,507,304	1,507,304
Despesa	6,340	6,685	6,998	7,253	7,433	7,766	8,002	8,232	8,456	8,693	8,937	8,937
FD	1,472	1,472	1,472	1,472	1,472	1,472	1,472	1,472	1,472	1,472	1,472	1,472
Outras	1,053,789	1,111,115	1,162,671	1,205,457	1,235,352	1,290,696	1,329,633	1,368,235	1,405,451	1,444,804	1,485,259	1,485,259
Outras	5,069	5,612	6,166	6,712	7,223	7,923	8,572	9,260	9,968	10,781	11,637	11,637
Outras	3,903	2,977	3,037	3,096	3,160	3,223	3,267	3,353	3,420	3,488	3,558	3,558
Patrimonial	542,703	360,536	137,792	248,596	217,310	169,900	87,890	181,478	187,321	193,479	108,077	108,077
De Serviços	27,745	27,745	27,745	27,745	27,745	27,745	27,745	27,745	27,745	27,745	27,745	27,745
Finanças Correntes	497,160	516,577	535,661	557,906	584,491	610,747	639,904	670,442	702,426	735,946	771,071	771,071
Receitas Correntes	43,955	44,134	44,317	56,682	72,400	71,725	71,055	70,369	69,726	69,068	68,758	68,758
De Capital	147,549	81,736	54,631	229,570	182,453	104,822	172,585	66,666	15,076	114,964	60,503	60,503
De Bens	1,207	1,207	1,207	1,207	1,207	1,207	1,207	1,207	1,207	1,207	1,207	1,207
Finanças de Capital	13,869	13,869	13,869	13,869	13,869	13,869	13,869	13,869	13,869	13,869	13,869	13,869
Despesas de Crédito	132,473	66,660	39,555	214,494	167,377	89,746	157,509	51,622	0	99,888	45,427	45,427
Outras	131,660	66,660	0	128,988	58,661	0	113,509	51,622	0	99,888	45,427	45,427
Outras	813	0	39,555	85,506	108,716	89,746	44,000	0	0	0	0	0
Em Estudo	0	0	39,555	41,506	42,716	23,746	0	0	0	0	0	0
MBASA	0	0	0	44,000	66,000	66,000	44,000	0	0	0	0	0
Outras	813	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	2,329,684	2,158,591	1,980,486	2,346,492	2,339,038	2,296,019	2,350,446	2,407,304	2,431,081	2,610,441	2,546,016	2,546,016

- 5.17 Dada a vinculação entre a receita tributária e o nível de atividade econômica do Estado, é razoável empregar como parâmetro de referência o crescimento do PIB estadual, segundo recentes estimativas da Fundação CPE. Contudo, para manter uma perspectiva prudente na projeção, introduziu-se um efeito redutor de 20% sobre as taxas anuais do PIB.
- 5.18 Da mesma maneira, apesar da presença de um esforço sistemático para aumentar a arrecadação do ICMS, não se considerou na projeção um aumento da produtividade fiscal. Como resultado, o ICMS crescerá a uma taxa média de 3,5%, inferior à registrada no período 1988-92, que foi de 4,4% ao ano (ver o Capítulo IV).
- 5.19 O adicional sobre o imposto de renda é um tributo pago diretamente à União, criado pela Constituição Federal, que recai sobre os lucros de capital, calculado em 5% sobre o imposto de renda a pagar. Por sua estreita relação com a atividade econômica, aplicou-se uma taxa semelhante à do ICMS. O IPVA foi calculado com base em dados fornecidos pelo Detran da Bahia. Já que atualmente somente 50% dos veículos estão cadastrados, supôs-se que até o final do período projetado terá sido concluído o cadastro total de veículos, o que equivale a uma taxa anual de aumento de 10% no número de unidades sujeitas ao pagamento de tributo. Contudo, decidiu-se empregar somente a metade do crescimento previsto, o que, juntamente com o efeito PIB, representa uma taxa média de 8,5% ao ano.
- 5.20 A renda patrimonial reflete o rendimento de aplicações de excedentes financeiros do Tesouro. Conforme indicado no Capítulo IV, a elevada remuneração do capital no contexto de altos índices de inflação é uma característica da experiência recente do país e do Estado. De acordo com a hipótese de crescimento real da economia, supôs-se uma progressiva redução das taxas de juros, mas mantendo níveis de remuneração reais expressivos.
- 5.21 As transferências correntes darão ao Estado 27% de seus recursos totais. Sua importância reside na composição: o FPE, o Fundo de Exportações (compensação aos Estados pela isenção de impostos sobre as exportações de produtos industrializados), salário educação, SUS e outros. Sua evolução futura leva em conta as taxas de crescimento previstas para o PIB nacional e estadual, ambos com efeito redutor de 20%, bem como os critérios de distribuição fixados pela legislação vigente. Sua incidência conjunta resultou em 4,5% ao ano e é aceitável. As outras receitas correntes incluem os royalties da extração de petróleo (que, segundo as previsões da Petrobrás, teriam um crescimento anual de 2%) e as restituições da Embasa pelo serviço da dívida de um empréstimo do Banco a essa companhia de saneamento.

- 5.22 Nas receitas de capital, as operações de crédito incluem este programa e o empréstimo à Embasa, todas para satisfazer necessidades de investimento que vão além da poupança corrente a ser gerada. Também está prevista a renovação de operações já contratadas.

b. Gasto do Estado

- 5.23 O quadro da página seguinte resume o comportamento do gasto projetado do Estado.
- 5.24 O prognóstico mostra que os gastos de pessoal são os mais importantes. Dada a política salarial de reduzir a incidência da folha de pagamento nos gastos do Estado, manteve-se constante o orçamento de 1993. O aumento que se observa nesse ano resulta do fato de se mostrar num só item as folhas de pagamento da administração direta e indireta, com uma redução compensatória nas transferências correntes. Estas incluem as efetuadas aos municípios, de acordo com as disposições constitucionais que as fixam em 25% da receita do ICMS e do Fundo de Exportações e 50% da arrecadação do IPVA. Os outros gastos correntes representam os gastos operacionais (exceto pessoal) para o funcionamento da administração estadual; dada a sua relativa rigidez, são uniformes no tempo.
- 5.25 Os investimentos refletem as obras em execução e a serem executadas em programas a cargo do Estado. Somente foram incluídos os programas considerados prioritários do plano plurianual para 1992-95, que cobre a gestão do atual governo. Na projeção preparada, os investimentos vinculados aos programas de corredores rodoviários e Embasa foram incluídos separadamente no item de transferências de capital e investimentos financeiros, de acordo com seus calendários de execução. Já que após 1995 os novos programas de investimento responderão a necessidades identificadas por outros governos, os fundos excedentes provenientes da poupança corrente e receita de capital não utilizados para pagar o serviço da dívida e outros compromissos se acumulam nesse item.
- 5.26 A projeção preparada reflete o serviço da dívida existente e a contratar, incluindo as duas possíveis operações com o Banco mencionadas no parágrafo anterior, de acordo com o perfil da dívida do Estado, que inclui o efeito da possível renegociação do Estado com a União e com credores externos. A amortização e os gastos financeiros absorverão fundos que representam cerca de 11%, proporção semelhante à observada nos últimos cinco anos.
- 5.27 Os saldos da projeção indicam a existência temporária de déficit, que será financiado, como no passado recente, com créditos suplementares baseados no superávit de recursos de anos precedentes, ou através do mecanismo de restos a pagar (diferimento do pagamento de obrigações até o novo exercício fiscal) ou mediante empréstimos de curto prazo com entidades bancárias.

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DA FAZENDA - DEPAT

Projeção de Despesa 1993-2002
US\$ Mil :/

IDESPMEI

ITEMS	REALIZADO		PROJETADO											TOTAL
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002			
Despesa Correntes	1.568.935	1.811.773	1.858.722	1.875.031	1.688.077	1.700.959	1.708.794	1.716.290	1.722.891	1.730.099	1.735.633	16.951.006		
* Pessoal e Encargos	517.008	954.000	954.000	954.000	954.000	954.000	954.000	954.000	954.000	954.000	954.000	9.540.000		
* Transferências Correntes	775.828	371.995	385.756	397.292	405.327	420.152	431.054	441.736	452.187	463.193	474.544	4.243.161		
Transferências Municipais	283.320	292.556	306.279	317.710	325.761	340.543	351.100	361.432	371.501	382.160	393.138	3.442.180		
Fundo de Exportação - IPI	11.355	11.973	12.528	12.969	13.312	13.908	14.331	14.743	15.144	15.568	16.004	140.500		
ICMS	285.210	277.779	290.668	301.364	309.636	322.672	332.483	342.059	351.363	361.201	371.315	3.259.743		
IPVA	4.212	2.806	3.063	3.356	3.612	3.982	4.268	4.600	4.984	5.391	5.819	41.937		
Outros	2.544	2.544	2.544	2.544	2.544	2.544	2.544	2.544	2.544	2.544	2.544	25.439		
DERBA	73.998	17.100	17.143	17.185	17.229	17.272	17.617	17.970	18.329	18.696	19.070	19.451		
BID/PCT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Contrapartida BID/PCT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Outras Transf. DERBA	73.998	17.100	17.143	17.185	17.229	17.272	17.617	17.970	18.329	18.696	19.070	177.511		
Outras	416.511	92.337	92.337	92.337	92.337	92.337	92.337	92.337	92.337	92.337	92.337	923.370		
* Despesas Financeiras	54.588	83.257	114.115	116.884	120.647	115.446	110.202	105.769	98.331	92.088	83.390	1.040.921		
Dívida Interna	39.182	76.680	95.543	92.628	88.741	84.597	80.407	76.453	71.641	67.002	62.188	600.041		
Dívida Externa	15.436	4.397	18.572	24.065	31.908	30.851	29.795	28.318	26.690	25.086	21.222	240.880		
BID PCT	0	0	5.883	11.364	11.364	11.364	10.940	10.370	9.802	9.234	8.465	91.465		
BID EMBASA	0	0	0	6.679	16.707	15.639	14.971	14.103	13.236	12.367	11.499	107.400		
Outros	15.436	4.397	12.699	4.022	3.635	3.648	3.460	3.273	3.068	2.897	489	41.985		
* Outras Despesas Correntes	221.503	202.522	204.846	207.106	206.103	211.359	213.538	215.722	218.163	220.838	223.899	2.126.828		
Despesa de Capital	694.312	492.462	383.434	694.253	690.327	594.040	641.763	698.726	705.390	690.342	610.353	6.514.140		
* Investimentos	151.774	57.942	57.571	163.184	159.232	180.388	164.864	388.202	473.912	530.064	524.229	2.733.609		
* Investimentos Financeiros	51.366	20.529	30.763	56.793	62.528	42.000	26.000	0	0	0	0	242.844		
BID EMBASA	0	0	0	26.000	42.000	42.000	26.000	0	0	0	0	140.000		
BIRD EMBASA	0	20.529	30.763	30.793	20.528	0	0	0	0	0	0	102.844		
Outros	51.366	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
* Transferências de Capital	453.212	277.215	237.861	221.462	279.514	271.276	209.216	149.103	134.439	134.439	126.859	2.043.538		
DERBA	59.592	145.740	109.592	105.982	105.354	76.705	22.811	23.094	23.526	23.965	24.475	690.443		
BID/PCT	0	0	39.555	41.508	42.718	23.746	0	0	0	0	0	147.522		
Contrapartida BID/PCT	0	0	35.502	37.703	39.748	32.791	0	0	0	0	0	145.745		
Outras Transf. DERBA	59.592	145.740	26.935	26.773	25.860	22.168	22.811	23.094	23.526	23.965	24.475	387.178		
BID EMBASA	0	0	0	44.000	66.000	66.000	44.000	0	0	0	0	220.000		
Outras	393.620	131.475	114.576	50.915	83.731	107.901	165.216	149.103	134.439	134.439	126.859	1.200.894		
* Amortizações	207.940	136.776	57.409	220.794	148.752	84.398	219.883	153.421	100.038	215.519	157.285	1.494.354		
Dívida Interna	197.972	132.208	52.838	210.724	133.192	69.826	200.438	130.489	77.117	192.697	134.343	1.333.071		
Dívida Externa	9.968	4.570	4.570	10.070	15.570	15.570	19.245	22.922	22.922	22.922	22.922	161.283		
BID PCT	0	0	0	0	0	0	3.975	7.352	7.352	7.352	7.352	33.083		
BID EMBASA	0	0	0	5.500	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000	82.500		
Outras	9.968	4.570	4.570	4.570	4.570	4.570	4.570	4.570	4.570	4.570	4.570	45.700		
TOTAL	2.433.246	2.104.235	2.042.156	2.339.284	2.339.404	2.294.969	2.350.577	2.408.956	2.431.081	2.610.441	2.548.016	23.485.148		
Total Receita	23.984	21.559	190.486	234.492	239.038	239.038	235.046	240.704	243.108	261.041	25.46016	234.65914		
Diferença Receita/Despesa	-103.562	54.356	-61.670	7.008	-366	-366	-131	348	0	0	-0	766		
Saldo Acumulado	-103.562	54.356	-73.14	-106	-472	548	417	765	765	766	766	766		

FONTES : SECRETARIA DA FAZENDA - DEPARTAMENTO DO TESOURO
1/ Taxa de Câmbio: Cr\$12387 = US\$1,00

2. Projeções financeiras do DER/BA

- 5.28 Foram preparadas projeções para o período 1993-97, cobrindo o período de execução do programa.
- 5.29 A receita manterá uma estrutura semelhante à mencionada no Capítulo IV. Incluem-se os desembolsos do empréstimo do Banco e os recursos de contrapartida fornecidos pelo Tesouro estadual, de acordo com o calendário do programa.
- 5.30 O quadro a seguir apresenta o gasto do DER/BA no período de execução do programa. O item de pessoal e encargos sociais mostra o custo anual do pessoal da sede e o resto da folha de pagamento está incluído nos custos unitários correspondentes aos diversos tipos de intervenções técnicas descritas no prognóstico. O mesmo tratamento foi aplicado aos outros elementos de custo, como serviços de terceiros e materiais de consumo.
- 5.31 No exercício de 1993, mostra-se a conclusão de construções iniciadas em exercícios anteriores, principalmente em 1992, e posteriormente uma verba constante para atender as obras menores. Prevê-se a execução fora do programa de obras de reabilitação a cargo exclusivo do DER/BA, bem como a manutenção de rotina, tanto da rede principal como da rede secundária.
- 5.32 Os gastos de capital incluem o melhoramento e pavimentação, bem como a reabilitação da superfície com tratamento antipoeira, de diferentes trechos da rede do Estado. Esses investimentos, como os relacionados com a restauração e manutenção periódica, exceto a conservação periódica de estradas de cascalho ou terra, constituem componentes do programa e seu cronograma e financiamento encontram-se no Capítulo III. Finalmente, identificam-se as outras categorias de investimento, de acordo com os seus custos anuais.

3. Viabilidade da contribuição local

- 5.33 As projeções financeiras prevêm que os fundos de contrapartida serão fornecidos pelo Tesouro do Estado da Bahia e que sua viabilidade baseia-se no cumprimento de suas hipóteses. Estas incluem a expectativa de um comportamento positivo da atividade econômica, gerado por um crescimento aceitável do PIB estadual e nacional, em níveis que podem ser atingidos, embora inferiores aos previstos pelos órgãos de planejamento do Estado.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DE BAHIA DER-BA
Projeções Financeiras 1993-1997
US\$ Mil

Categoria	1993	1994	1995	1996	1997	Tot.93/97
Gastos Correntes	17100	17143	17185	17229	17272	85929
Pessoal	6300	6300	6300	6300	6300	31500
Serviços de terceiros	2800	2828	2856	2885	2914	14283
Material de consumo	2900	2914	2929	2944	2958	14646
Diversos	5100	5100	5100	5100	5100	25500
Gastos de Capital	145740	103992	105982	108354	78705	542773
Investimentos	145740	92718	96539	97605	65771	498373
Construção	106500	7500	7500	7500	7500	136500
Reabilitação	3840	11460	9250	8240	5600	38390
Rede pavimentada	2640	5860	3650	2640	0	14790
Rede sec.não pavim.	1200	5600	5600	5600	5600	23600
Reconstruç.& Paviment.	24000	25183	30675	31077	15575	126510
Rede sec.não pavim.	24000	25183	30675	31077	15575	126510
Melhoram.& Repavimentaç.	0	21680	22006	22294	7450	73430
Rede secund.TAP	0	21680	22006	22294	7450	73430
Manutenção	11400	26895	27108	28494	29646	123543
Restauração						
Rede secund.TAP	0	3285	3334	3357	4491	14467
Rede sec.não pavim.	0	6131	6224	6267	6288	24910
Periódica	5400	12395	12508	13794	14946	59043
Rede pavimentada	2400	5803	5890	7163	7186	28442
Rede secund.TAP	3000	1752	1778	1791	2920	11241
Rede sec.não pavim.	0	4840	4840	4840	4840	19360
Rotineira	6000	14500	14600	14700	14700	64500
Rede pavimentada	1500	3500	3800	4100	4400	17300
Rede secund.TAP	1200	2700	2700	2700	2600	11900
Rede sec.não pavim.	3300	8300	8100	7900	7700	35300
Outros gastos de capital	0	11274	9443	10749	12934	44400
Prog.em estudo						
Admin.& fort.instituc.	0	5150	3610	1850	1600	12210
Gastos financeiros	0	2724	5833	8899	11334	28790
Equipamento	0	3400	0	0	0	3400
Totais	162840	121135	123167	125583	95977	628702

5.34 O prognóstico inclui a expectativa de suficiência da receita fiscal para atender os níveis de gastos previstos, mesmo no caso de não se obter a arrecadação esperada, ou seja através da redução compensatória dos gastos devido à inflação, proporcionalidade que deve manter os gastos com a receita ou pela adoção de medidas de política fiscal que permita manter o poder aquisitivo dos recursos do Tesouro. Se essas hipóteses fundamentais se materializarem, incluindo a reprogramação das obrigações financeiras com a União e os credores externos, prevê-se que o Estado da Bahia contará de maneira oportuna com os recursos necessários para cumprir seus compromissos financeiros, os quais incluem as contribuições para a execução do programa e o pagamento do empréstimo do Banco.

5.35 Por outro lado, existe uma massa de recursos que, embora esteja destinada a projetos de investimento incluídos no Plano de Governo 1992-95, pode ser desviada para suplementar fundos necessários para a execução do programa proposto. Estes recursos são indicados nos itens de Investimentos e Outras Transferências de Capital; durante a execução do programa, totalizam o equivalente a US\$900 milhões. Às garantias sobre a disponibilidade de recursos suficientes para o programa, acrescenta-se a vontade política do Estado da Bahia e da República Federativa do Brasil, que atribuíram prioridade a esse programa.

D. Capacidade institucional

5.36 Devido ao crescimento da população e das atividades produtivas e a necessidade de melhorar as condições de mobilidade e segurança dos fluxos de usuários e cargas para os centros de consumo e saída de produtos, o Governo do Estado da Bahia decidiu examinar sua política rodoviária, a organização do executor dessa política e a maneira como este presta os serviços.

5.37 O programa proposto foi elaborado para atender as novas orientações do Estado em matéria de transporte, que buscam recuperar a rede rodoviária existente, proporcionar um nível adequado de manutenção, reduzir os custos de transporte e permitir uma maior participação do setor privado nas atividades de conservação, tradicionalmente executadas pela administração direta. Além disso, para consolidar os benefícios do programa e estender seu impacto além do período de execução, foram incluídas ações para o fortalecimento institucional do DER/BA. As ações consistem na implantação do SAM, SGP e SAC, inclusive o treinamento do pessoal em todas as atividades. De maneira complementar, prosseguirá a tercerização dos serviços de manutenção rodoviário, cujo componente será executado pelo setor privado numa proporção de 70%. Por outro lado, o mecanismo de execução do programa inclui, no âmbito institucional para a proteção do meio ambiente, a criação de Comissões Técnicas de Garantia Ambiental, cujas responsabilidades e funcionamento são adequados para estes fins. Todas essas ações facilitarão a adequação funcional e organizacional do DER/BA e reforçarão sua capacidade técnico-administrativa de execução de projetos.

- 5.38 Como apoio adicional ao executor, serão contratadas firmas consultoras para assessorá-lo na administração do programa e na supervisão e controle da qualidade das obras. Por isso, considera-se que as metas físicas e institucionais do programa proposto serão alcançadas de maneira oportuna.

E. Viabilidade ambiental

- 5.39 O programa de corredores rodoviários do Estado da Bahia não provocará impactos ambientais negativos, já que seus componentes compreendem o melhoramento, pavimentação e reabilitação de estradas resistentes e os efeitos ambientais ocorreram durante o processo de sua implantação original. Os únicos impactos ambientais negativos do programa serão os ocasionados pelas obras dentro da faixa de domínio das estradas. Trata-se de impactos localizados, temporários, reversíveis e de fácil recuperação. Para reduzir esses impactos, os contratos com as firmas construtoras incluirão a obrigação dos empreiteiros de implantar as medidas de proteção ambiental requeridas pelas licenças ambientais respectivas. 20/

F. Riscos

- 5.40 O único risco do programa é a eventual debilidade na administração e supervisão por parte do DER/BA, especialmente no componente de manutenção, já que esta é a primeira operação que o Banco financia no setor dos transportes desse Estado. Isso eventualmente implicaria dificuldades na consecução das metas estabelecidas com o Banco. Contudo, está previsto o fortalecimento desta área com a contratação de uma empresa consultora que apoiará a Unidade Executora do programa durante a sua execução.

G. Riscos de catástrofes naturais

- 5.41 Não existem antecedentes que façam supor que os trechos incluídos no programa estão expostos a riscos de catástrofes naturais. Sua localização geográfica, histórico sísmico e estatísticas hidrográficas permitem afirmar que as obras a serem executadas não estão expostas a movimentos sísmicos de intensidade destrutiva, tendo-se considerado normas de engenharia para evitar ou controlar as quedas de barreiras e reduzir ao mínimo os danos de inundações ou outros fenômenos naturais que possam afetar seriamente a estabilidade das obras. Na preparação dos projetos de drenagem, cálculos de estabilidade de taludes e traçado dos pavimentos, foram considerados os parâmetros adequados para levar em conta os efeitos das precipitações pluviais mais intensas registradas na área nos últimos 50 anos.

20/ Ver as Recomendações, Apêndice II e Anexo A, Apêndice III.

LISTA DE POSSÍVEIS PROJETOS

Nº de Ordem	Estrada	Trecho	Extensão (km)
<u>Amostra Representativa</u>			
1	S/C	BA-825 - Cotia	87,57
2	BA-225	Entroncamento BR-135 - Coaceral	78,43
3	BR-242	Mimoso - Entroncamento BA-825	18,69
4	BA-825	Entroncamento BR-242 - Div. BA/TO	55,07
5	BA-515	BR-342 - Teodoro Sampaio - BR-101	32,58
6	BR-407	Mairi - Entroncamento BA-052 (Baixa Grande)	29,70
7	BR-407	Entroncamento BR-052 - Macajuba - Entroncamento BA-421	42,13
8	BR-407	Entroncamento BA-421 - Rui Barbosa - BR-242	33,11
9	BR-220/374	Senhor do Bonfim - Antonio Gonçalves - Campo Formoso	25,93
SUBTOTAL			409,21
<u>Outros Projetos</u>			
10	BR-135	Monte Alegre/Formosa do Rio Preto - Div. BA/PI	70,00
11	BA-172	BR-242/S.M. da Vitória - Coribe/Côcos	285,00
12	BR-349	S.M. da Vitória - B. Jesus Lapa	86,00
13	BA-349	S.M. da Vitória - Correntina	48,00
14	BA-046/142	BR-242 - Utinga - Morro Chapéu	110,00
15	BA-142	BR-242/Mucugê/Tanhaçu	220,00
16	BR-122/BA-432	Souto Soares/Segredo/Irecê	99,00
17	BA-084	Conceição Jacuípe - Ipirá	41,00
18	BA-502	Feira de Santana - BR-101	30,00
19	BA-421	Jacobina/M. Calmon/BA-052	80,00
20	BR-242	BR-101 - C. Alves/BR-111	57,00
21	BR-135	São Desidério - Correntina	124,00
22	S/C	São Desidério - Roda Velha	200,00
23	BA-245/BA-046	Itaeté - Iaqu - Itaberaba	140,00
24	S/C	Correntina - BR-020	200,00
25	BA-451	BR-135/Sta. Rita de Cássia	60,00
SUBTOTAL			1,850,00
TOTAL			2,259,21

QUADRO DE CUSTOS - SUBPROGRAMAS DE OBRAS RODOVIÁRIAS

AMOSTRA REPRESENTATIVA PARA MELHORAMENTO E PAVIMENTAÇÃO				
ESTRADA	TRECHO	EXTENSÃO (km)	CUSTO TOTAL (US\$)	CUSTO/KM (US\$)
BA-n/n	Entroncamento BA-825 - Cotia	87,6	12.197.294	139.238
BA-225	Entroncamento BR-135 - Coaceral	78,4	9.331.500	119.024
BA-242	Mimoso - Entroncamento BA-825	18,7	1.503.477	80.400
BA-825	Entroncamento BR-242 - Div. BA/TO	55,1	6.409.089	116.317
TOTAL AMOSTRA REPRESENTATIVA (2.1)		239,8	29.441.360	122.775

AMOSTRA REPRESENTATIVA REABILITAÇÃO				
ESTRADA	TRECHO	EXTENSÃO (km)	CUSTO TOTAL (US\$)	CUSTO/KM (US\$)
BA-220/374	Senhor do Bonfim - C. Formoso	25,9	2.689.546	103.843
BR-407	MAIRI - Entroncamento BA-052	29,7	2.936.516	98.873
BR-407	Entroncamento BA-052 - Entroncamento BA-421	42,1	4.147.623	98.518
BR-407	Entroncamento BA-421 - Zuca	39,1	3.202.393	81.903
BA-515	Entroncamento BR-342 - Entroncamento BR-101	32,6	5.552.698	170.328
TOTAL AMOSTRA REPRESENTATIVA (2.2)		169,4	18.528.777	109.379

CÁLCULO DE CUSTOS DE SUBPROGRAMAS DE OBRAS RODOVIÁRIAS						
SUBPROGRAMAS	EXTENSÃO (km)	CUSTO/KM (US\$)	SUBTOTAL (US\$)	IMPREV. (US\$)	REAJUSTE (US\$)	TOTAL (US\$)
Melhoramento e Pavimentação	750	122.775	92.081.250	5.480.000	4.948.750	102.510.000
Reabilitação	600	109.379	65.627.400	3.932.000	3.870.600	73.430.000
TOTAL OBRAS	1.350		157.708.650	9.412.000	8.819.350	175.940.000

CÁLCULO DE CUSTOS DO SUBPROGRAMA DE MANUTENÇÃO RODOVIÁRIA

ATIVIDADES	EXTENSÃO	CUSTOS POR KM	CUSTO TOTAL
DE CONSERVAÇÃO	(KM)	(US\$)	(US\$)
REDE PRINCIPAL:			
Manut. Periódica	2.200	12.000	26.400.000
REDE SECUNDÁRIA (TAP)			
Restauração	650	23.000	14.956.000
Manut. Periódica	1.800	4.700	8.460.000
REDE SEC. (CASCAHO/TERRA)			
Restauração	1.500	15.000	22.500.000
GASTOS NÃO CLASSIFICADOS			
Imprevistos			1.350.000
TOTAL CONSERVAÇÃO	6.150		73.660.000

CONTRATAÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS DE CONSULTORIA

[illegible]

PROJETO DE RESOLUÇÃO ¹

BRASIL. EMPRÉSTIMO /OC-BR AO ESTADO DA BAHIA

Programa de Corredores Rodoviários do Estado da Bahia

A Diretoria Executiva

RESOLVE:

Conceder autorização ao Presidente do Banco ou ao representante por ele designado, para que, em nome e representação do Banco, subscreva o contrato ou contratos que sejam necessários com o Estado da Bahia, do Brasil, como Mutuário, e com a República Federativa do Brasil, como Fiador, para conceder ao primeiro um financiamento destinado a cooperar na execução de um programa de corredores rodoviários do Estado da Bahia, doravante denominado o "Programa". Este financiamento estará sujeito, substancialmente, às seguintes disposições:

1. Valor e Moedas: Até US\$147.000.000 ou quantia equivalente em outras moedas, exceto a da República Federativa do Brasil, que façam parte dos recursos do capital ordinário do Banco, para pagar bens e serviços adquiridos através de licitação internacional nos países membros do Banco e para os outros propósitos indicados no contrato de empréstimo. Os pagamentos das amortizações e dos juros serão efetuados na moeda ou moedas que o Banco oportunamente especificar, em uma soma equivalente ao valor do débito correspondente, calculada em unidades de conta em termos de dólares dos Estados Unidos da América, de acordo com as disposições que forem incorporadas ao contrato de empréstimo.
2. Fonte dos Recursos: Os recursos do Capital Ordinário do Banco.
3. Garantia: A fiança solidária da República Federativa do Brasil.
4. Comissão de Crédito: 0,75% ao ano sobre a parte não desembolsada do financiamento, comissão que começará a ser contada 60 dias após a data do contrato de empréstimo e será paga em dólares dos Estados Unidos da América nas mesmas datas dos vencimentos dos juros.

¹ As disposições contidas neste Apêndice e nos Apêndices II e III seguintes somente se tornarão definitivas quando a Diretoria Executiva houver aprovado a proposta de empréstimo.

5. Amortização: O Mutuário amortizará o empréstimo no prazo de 20 anos contados da data do contrato de empréstimo, em prestações semestrais, consecutivas e tanto quanto possível iguais. A primeira prestação será paga na primeira data em que deva ser efetuado o pagamento de juros, depois de decorridos seis meses da data prevista para o último desembolso do financiamento.
6. Juros: Os juros serão contados sobre os saldos devedores diários do empréstimo e deverão ser pagos semestralmente pelo Mutuário. O primeiro pagamento será efetuado aos seis meses da data do contrato de empréstimo. O Banco determinará as taxas de juros a serem aplicadas durante a vigência do empréstimo, em conformidade com suas políticas em matéria de juros.
7. Início Físico e Desembolsos: O prazo para o início físico de todas as obras do Programa vencer-se-á em 30 meses contados a partir da vigência do contrato de empréstimo e o prazo para desembolso do financiamento vencer-se-á em 4 anos, contados da mesma data.
8. Condições especiais:
 - (a) A execução do Programa e a utilização dos recursos do empréstimo deverão ser levadas a efeito em sua totalidade pelo Mutuário por intermédio do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado da Bahia (doravante denominada "Órgão Executor" ou "DER/BA"), através de uma Unidade Coordenadora.
 - (b) Os recursos do empréstimo destinar-se-ão a participar na execução de um Programa cujo custo total é estimado em montante equivalente a US\$294.000.000. Em consequência, os contratos de empréstimo e de garantia deverão conter as disposições pertinentes para assegurar que, oportunamente, serão proporcionados, de acordo com um plano de investimentos que o Banco considere satisfatório, os recursos adicionais aos do empréstimo, necessários para a completa execução do Programa, em uma quantia que se estima ser equivalente a US\$147.000.000.
 - (c) Antes do primeiro desembolso do financiamento, o Mutuário, por intermédio do Órgão Executor, deverá apresentar, de forma que o Banco julgue satisfatória evidência de que tenha sido contratada a empresa consultora que proverá apoio técnico e administrativo à Unidade Coordenadora do Órgão Executor na execução do Programa.
 - (d) Na aquisição de maquinaria, equipamentos e outros bens relacionados com o Programa e na adjudicação de contratos para a execução de obras, utilizar-se-á o sistema de licitação pública em todos os casos em que o valor das referidas aquisições exceder o montante equivalente a US\$250.000 ou o valor dos contratos para execução de obras exceder o montante equivalente a US\$1.000.000. As licitações sujeitar-se-ão a procedimento que deverá figurar como anexo do contrato de empréstimo.

- (e) O Banco estabelecerá os procedimentos de inspeção que julgue necessários para assegurar-se da execução satisfatória do Programa, e o Mutuário e o Fiador proporcionarão toda a cooperação requerida para o melhor cumprimento desse propósito. Do montante do financiamento, a quantia de US\$1.470.000 será creditada às contas do Banco a título de inspeção e supervisão gerais.

RECOMENDAÇÕES

- A. Recomenda-se incluir, no contrato de empréstimo e de garantia, conforme o caso, além das condições que constam no projeto de resolução, as seguintes, que deverão ser cumpridas de maneira que o Banco considere satisfatória:
1. Salvo acordo em contrário das partes, antes da convocação de cada licitação pública, ou se não corresponder à convocação de licitação, antes da aquisição dos bens ou do início das obras, o Mutuário, por intermédio do Órgão Executor, apresentará ao Banco:
 - (a) os planos gerais, as especificações, os orçamentos e os demais documentos necessários para a aquisição ou a construção e, se for o caso, as bases específicas e os demais documentos necessários para a convocação; e
 - (b) no caso de obras, prova de que detém a posse legal, as servidões ou outros direitos sobre os terrenos, que habilitem a construção das obras do Programa.
 2. O Banco poderá reconhecer como parte dos recursos da contrapartida local ao Programa despesas até quantia equivalente a US\$650.000 efetuadas na realização de estudos e projetos que não formem parte da amostra representativa, e que tenham sido efetuadas antes de [a data da Resolução] mas após de 199 [18 meses antes da data da Resolução], desde que se tenham cumprido requisitos substancialmente análogos aos estabelecidos na Resolução e no contrato de empréstimo, e que ditas despesas sejam aceitáveis ao Banco.
 3. Antes da adjudicação da licitação para cada obra ou grupo de obras a ser executado, o Mutuário, por intermédio do Órgão Executor, apresentará ao Banco evidência de que tenha contratado a empresa consultora para a supervisão e controle técnico da execução de ditas obras.
 4. Antes da adjudicação da licitação para as obras a serem executadas na zona de Chapadões Ocidentais, o Mutuário, por intermédio do Órgão Executor, apresentará evidência ao Banco de que a Unidade Regional do Centro de Recursos Ambientais naquela zona tenha alocado: (i) um técnico orientado ao controle e uso de agrotóxicos e outras substâncias químicas na produção agrícola; e (ii) um técnico orientado a controlar o uso apropriado dos recursos hídricos, com ênfase especial nos sistemas de irrigação.

5. Antes do início material das obras de cada trecho ou grupo de trechos rodoviários o Mutuário, por intermédio do Órgão Executor, deverá estabelecer as correspondentes Comissões Técnicas de Garantia Ambiental.
6. Antes do início material de cada obra ou grupo de obras do Programa, o Mutuário, por intermédio do Órgão Executor, deverá apresentar ao Banco evidência de que dita obra ou grupo de obras tenha recebido a licença ambiental apropriada.
7. O Mutuário, por intermédio do Órgão Executor, deverá apresentar ao Banco: (a) dentro do prazo de quatro meses contado a partir da data de vigência do contrato de empréstimo, evidência de que tenha contratado as empresas consultoras que desenvolverão e implantarão o sistema de administração de manutenção rodoviária ("SAM"), o Serviço de Gerência de Pavimentos ("SGP") e o Serviço de Administração de Contratos ("SAC"); e (b) dentro do prazo de dois meses contado a partir da data de vigência do contrato de empréstimo, o plano de manutenção para o primeiro ano de execução do Programa.
8. O Mutuário, através do Órgão Executor, apresentará ao Banco: (a) dentro dos seis primeiros meses contados a partir da data de vigência do contrato de empréstimo, evidência da assinatura de todos os contratos com empresas especializadas que executarão os serviços de consultoria necessários para a elaboração dos estudos e projetos que não formam parte da amostra; e (b) dentro do segundo ano contado a partir da data de vigência do contrato de empréstimo, os resultados finais dos estudos mencionados na alínea (a) deste parágrafo e dos estudos de viabilidade econômica para os projetos que não formem parte da amostra.
9. O Mutuário incluirá, nos relatórios requeridos pelo Artigo 7.03(i) das Normas Gerais, um capítulo específico que contem informação relativa à aplicação das medidas ambientais propostas, indicando concretamente os resultados obtidos e as medidas de correção financeiras e institucionais que têm sido ou serão feitas.
10. Dentro do primeiro ano contado a partir da data de vigência do contrato de empréstimo, o Mutuário, por intermédio do Órgão Executor, procederá a reorganização das funções da Auditoria Interna do Órgão Executor, de tal maneira que ditas funções incluam: (a) a planificação de atividades para o ano seguinte; (b) o exame das tarefas vinculadas com a informática e com a execução do Programa; (c) a capacitação do pessoal da Unidade Executora; (d) a preparação formal e atualização periódica do Manual de Procedimentos de Auditoria; e (e) a eliminação de todas as atividades de linha, que deverão ser objeto de revisão a posteriori.
11. Dentro do prazo de dois anos contado a partir da data de vigência do contrato de empréstimo, o Mutuário, por intermédio do Órgão

Executor, demonstrará ao Banco que a reorganização a que se refere o parágrafo 10, acima, tenha sido implantada de maneira satisfatória.

12. O Mutuário compromete-se a reunir com o Banco no mês de agosto de cada ano a partir da data de vigência do contrato de empréstimo, para definir e programar, em forma detalhada, o plano de conservação da rede rodoviária sob a sua jurisdição para o ano seguinte, incluindo tanto as atividades elegíveis para financiamento do Banco como aquelas que serão financiadas exclusivamente com recursos próprios. Em cada uma dessas reuniões, com exceção da primeira, efetuar-se-á a avaliação do cumprimento do plano periódico para o ano anterior e determinar-se-ão as medidas a serem adotadas para fazer os ajustes necessários ou corrigir quaisquer deficiências nas metas estabelecidas.
 13. O Mutuário, por intermédio do Órgão Executor, compromete-se a:
(a) executar um plano de conservação de toda a rede rodoviária sob sua jurisdição, observando normas técnicas geralmente aceitas; e (b) apresentar ao Banco até 31 de agosto de cada ano um relatório anual, de acordo com o disposto na Seção VII do Apêndice III, durante o período de 10 anos contados a partir da data de vigência do contrato de empréstimo. Se, com base nas inspeções que realizar ou nos relatórios que receber, o Banco concluir que a conservação não tenha sido desenvolvida segundo o plano apresentado, o Mutuário e o Órgão Executor deverão adotar ações que incluam as medidas necessárias para que sejam sanadas as deficiências apontadas.
 14. Dentro do prazo de 3 anos contado a partir do último desembolso do financiamento, o Mutuário, por intermédio do Órgão Executor, apresentará ao Banco um relatório de avaliação "ex-post" sobre os resultados do Programa, com base na metodologia e de acordo com as diretrizes indicadas na Seção VIII do Apêndice III.
 15. As demonstrações financeiras do Programa deverão ser apresentadas anualmente ao Banco durante a execução do Programa acompanhadas por parecer de firma de auditores independente, de reconhecida capacidade profissional e que razoavelmente seja aceitável ao Banco, que realizará a auditoria sob a supervisão da Secretaria do Tesouro Nacional.
- B. No contrato de empréstimo deverá ser incluído um anexo de conteúdo substancialmente análogo ao do Apêndice III, "O Programa", deste documento.

ANEXO A

O PROGRAMA

I. Objetivo

- 1.01 Os objetivos gerais do Programa são: (i) apoiar o desenvolvimento econômico da zona de influência do corredor principal de transporte rodoviário do Estado da Bahia (BR-242/020); e (ii) contribuir ao esforço para preservar o patrimônio público constituído pela rede rodoviária existente.
- 1.02 Os objetivos específicos do Programa são: (i) reduzir os custos de transporte no corredor principal rodoviário do Estado e suas rodovias alimentadoras; e (ii) fortalecer a capacidade institucional para planificar, administrar e executar as atividades de manutenção.

II. Descrição

- 2.01 O Programa compreende os seguintes subprogramas:
- (a) o subprograma de melhoramento e pavimentação de aproximadamente 750 km de rodovias, cuja superfície atual é de terra ou cascalho;
 - (b) o subprograma de reabilitação de aproximadamente 600 km de rodovias que atualmente tem superfície asfáltica;
 - (c) o subprograma de manutenção rodoviária, que compreenderá atividades de manutenção periódica e restauração na rede pavimentada a cargo do DER/BA, de acordo com as metas plurianuais acordadas com o Banco; e
 - (d) o subprograma de fortalecimento institucional do DER/BA por meio de serviços de assistência técnica e aquisições de equipamento destinado a melhorar sua capacidade gerencial e operativa.

III. Custo do Programa e Plano de Financiamento

- 3.01 O custo do Programa está estimado no equivalente a US\$294.000.000, cuja distribuição por fonte de financiamento e categoria de inversão se mostra no quadro seguinte:

CUSTO E FINANCIAMENTO DO PROGRAMA (em milhares de US\$)				
CATEGORIAS DE INVESTIMENTO	EMPRÉST. BID	CONTRB. LOCAL	TOTAL	(%)
1. <u>Engenharia e Administração</u>	-	10.700	10.700	3,6
1.1 Unidade Executora	-	1.300	1.300	0,4
1.2 Estudos e Desenhos	-	3.600	3.600	1,2
1.3 Supervisão de Obras	-	5.800	5.800	2,0
2. <u>Custos Diretos</u>	145.530	107.470	253.000	86,1
2.1 Melhoramento e pavimentação	66.630	35.880	102.510	34,9
2.2 Reabilitação	47.730	25.700	73.430	25,0
2.3 Manutenção periódica e Restauração	28.790	44.870	73.660	25,1
2.4 Aquisição de equipamentos	2.380	1.020	3.400	1,1
3. <u>Custos Concorrentes</u>	-	1.510	1.510	0,5
3.1 Fortal. Inst.	-	1.510	1.510	0,5
4. <u>Gastos Financeiros</u>	1.470	27.320	28.790	9,8
4.1 Juros	-	25.485	25.485	8,7
4.2 Comissão de Crédito	-	1.835	1.835	0,6
4.3 Inspeção BID	1.470	-	1.470	0,5
<u>TOTAL</u>	147.000	147.000	294.000	
Porcentagens	50,0	50,0	100,0	100,0

IV. Licitações

- 4.01 Quando os bens e serviços a serem adquiridos ou contratados para o Programa, incluídos os relativos a transporte e seguros, forem financiados total ou parcialmente com recursos do Financiamento, os procedimentos e bases específicas das licitações ou outra forma de contratação deverão permitir a livre concorrência de fornecedores de bens e serviços originários de países membros do Banco.

Conseqüentemente, nos procedimentos e bases específicas citados não se estabelecerão condições que impeçam ou restrinjam a oferta de bens ou a participação de empreiteiros originários destes países.

V. Serviços de Consultoria

5.01 Com respeito a serviços de consultoria a serem financiados com recursos da contrapartida local:

- (a) Antes de proceder à licitação desses serviços de consultoria, o Mutuário, através do Órgão Executor, deverá acordar com o Banco os termos de referência dos serviços.
- (b) Antes de proceder à contratação dos serviços, o Mutuário, através do Órgão Executor, deverá informar ao Banco os nomes e referências das firmas selecionadas e o respectivo preço.

VI. CrITÉrios de Seleção

6.01 Qualquer trecho rodoviário deverá, para ser incorporado no Programa, satisfazer todos os seguintes critérios:

- (a) o trecho deverá formar parte do corredor principal objeto do Programa, ou ter acesso a dito corredor, direto ou através de uma rodovia que tenha características iguais ou melhores ao do trecho proposto, e deverá conectar com a rede pavimentada ao menos por um de seus extremos;
- (b) o trecho será selecionado em função de sua prioridade, determinada mediante uma avaliação ao nível de pré-viabilidade econômica;
- (c) as características das obras a serem executadas no trecho e o grau de preparação dos projetos finais deverão ser tais que:
(i) será possível iniciar as obras dentro de 30 meses contados da data de vigência do contrato de empréstimo; e (ii) essas obras possam ser concluídas dentro de quatro anos contados da data de vigência do contrato de empréstimo;
- (d) a avaliação socioeconômica do trecho deverá demonstrar uma taxa de rentabilidade igual ou superior a 12%, utilizando a mesma metodologia adotada para calcular a rentabilidade dos projetos da amostra representativa; e
- (e) as obras a serem executadas no trecho deverão contar com a licença ambiental emitida pelo Centro de Recursos Ambientais (CRA), e cumprir as suas resoluções, e não deverão afetar qualquer parque nacional ou reserva indígena.

6.02 A partir do segundo ano da vigência do contrato, qualquer atividade, para ser incorporada no componente de conservação periódica ou restauração, deverá satisfazer todos os seguintes critérios:

- (a) A atividade resultará de uma seleção de obras que se realizará cada ano, e será resultado de um programa plurianual que identifique as necessidades anuais de conservação periódica ou restauração em cada rodovia da rede e que resulte na seleção da melhor alternativa de conservação ou restauração e na priorização das obras; e
- (b) A atividade será fundamentada na avaliação da condição de serviço das rodovias e do volume de trânsito, e representará a melhor alternativa técnica e econômica.

VII. Manutenção

- 7.01 O propósito da manutenção é o de conservar as rodovias da rede viária dentro de um nível compatível com o serviço que devam prestar.
- 7.02 O relatório anual de manutenção mencionado na Recomendação 12, deverá incluir os seguintes elementos:
 - (a) informação de caráter geral, dentro da qual se incluirá: (i) a estrutura orgânica do órgão encarregado da manutenção e as responsabilidades designadas; (ii) a classificação, o número e a distribuição do pessoal nos distritos ou residências de conservação, assim como o tipo, número, distribuição e condição operativa dos equipamentos designados para a manutenção das rodovias; e (iii) os contratos de manutenção, quando existentes, seus prazos, âmbito de cobertura, e o grau de execução dos mesmos;
 - (b) um inventário atualizado da rede estadual, indicando a condição dos distintos trechos da rodovia que integram a rede;
 - (c) uma avaliação da execução do plano de conservação durante o ano anterior, incluindo: (i) a comparação das condições atuais dos distintos trechos das rodovias, com aquelas indicadas no inventário do ano anterior; (ii) as estatísticas das atividades realizadas, dos volumes de trabalho executados e dos recursos físicos e monetários utilizados, tanto nas atividades executadas por administração direta como naquelas contratadas; e (iii) o nível de cumprimento do plano, assim como seu grau de eficácia, e os ajustes que se devem efetuar em dito plano; e
 - (d) o plano de conservação rodoviária para o ano seguinte, com justificação das prioridades identificadas a serem aplicadas, as atividades que serão realizadas, e o respectivo cronograma de execução. Igualmente, o plano deverá indicar tanto os recursos físicos requeridos como a proposta orçamentária do Órgão Executor devidamente discriminada.

VIII. Avaliação "Ex-Post"

- 8.01 O relatório de avaliação "ex-post", a que se refere a Recomendação 14, terá o objetivo de avaliar o impacto sócio-econômico do Programa e o grau de atendimento aos seus objetivos, e conterá toda a informação que se requer para tal propósito.
- 8.02 Dito relatório deverá conter:
- (a) Uma avaliação sócio-econômica utilizando a mesma metodologia adotada na avaliação ex-ante, de trechos representativos do Programa executado, que cobrirá 30%, em termos de custo, do Programa em seu conjunto;
 - (b) Uma explicação dos dados utilizados e o detalhe de qualquer mudança substancial dos projetos, atraso na execução das obras ou variações ocorridas nos custos previstos inicialmente. O relatório também deverá proporcionar uma explicação sobre as causas de qualquer discrepância entre os resultados da avaliação ex-post e a avaliação ex-ante;
 - (c) Uma avaliação dos impactos econômicos e sociais das melhorias realizadas, assim como das soluções técnicas aplicadas, com recomendações sobre a base na experiência lograda e nos resultados alcançados, a fim de melhorar, se possível, a qualidade e profundidade dos estudos, os procedimentos de administração e as metodologias de projetos e construção das obras; e
 - (d) Uma avaliação do controle dos aspectos ambientais das obras executadas.