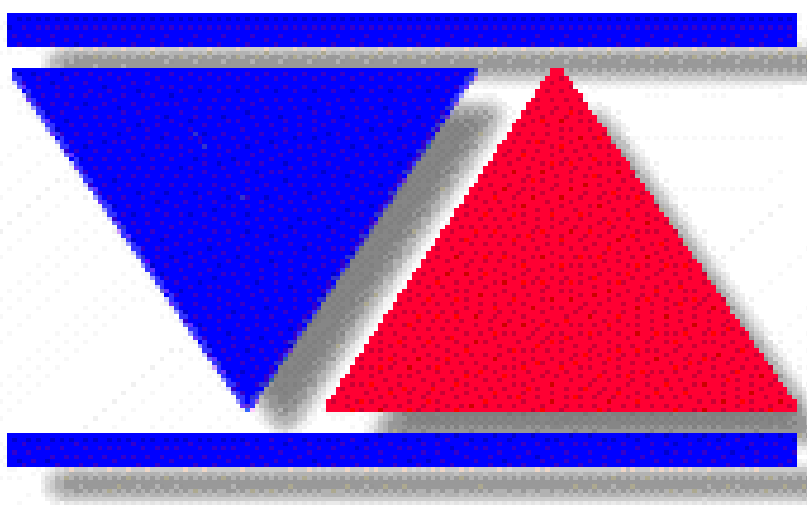


---

**TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DA BAHIA (TCE/BA)**  
**7ª COORDENADORIA DE CONTROLE EXTERNO**  
**GERÊNCIA DE AUDITORIA 7C**

---



## **RELATÓRIO DE AUDITORIA**

---

**ACOMPANHAMENTO DOS ESTUDOS PARA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO  
DO OESTE (SVO) – PONTE DO DESENVOLVIMENTO**

---

**DEZEMBRO/2017**

## SUMÁRIO

<b>RELATÓRIO DE AUDITORIA.....</b>	<b>3</b>
<b>1 IDENTIFICAÇÃO DO TRABALHO.....</b>	<b>3</b>
<b>2 INFORMAÇÕES SOBRE A UNIDADE JURISDICIONADA (UJ).....</b>	<b>3</b>
<b>3 INTRODUÇÃO E OBJETIVO.....</b>	<b>3</b>
<b>4 ESCOPO, PROCEDIMENTOS E FONTES DE CRITÉRIO.....</b>	<b>4</b>
<b>5 HISTÓRICO.....</b>	<b>6</b>
<b>6 SITUAÇÃO ATUAL - PROJETO SVO 2017.....</b>	<b>7</b>
6.1 Documento descritivo do Projeto e do modelo econômico-financeiro.....	8
6.2 Previsão de Recursos no Plano Plurianual e na Lei Orçamentária Anual.....	13
6.3 Aplicação de Recursos no Exercício de 2017.....	14
<b>7 ACOMPANHAMENTO DAS AÇÕES REALIZADAS NO EXERCÍCIO DE 2017.....</b>	<b>15</b>
7.1 Chamamento Público.....	16
7.2 Resultado do Chamamento Público.....	18
<b>8 ACOMPANHAMENTO DE AUDITORIAS REALIZADAS.....</b>	<b>19</b>
8.1 Acompanhamento do Processo nº TCE/011230/2015.....	19
8.2 Acompanhamento do Processo nº TCE/009251/2016.....	21
8.3 Acompanhamento do Processo nº TCE/011195/2015.....	23
<b>9 CONCLUSÃO.....</b>	<b>26</b>

## RELATÓRIO DE AUDITORIA

### 1 IDENTIFICAÇÃO DO TRABALHO

**Natureza do Trabalho:** Acompanhamento das Licitações, Contratos e Convênios  
**Ordem de Serviço:** 076/2017  
**Período Abrangido:** 2017

### 2 INFORMAÇÕES SOBRE A UNIDADE JURISDICIONADA (UJ)

**Denominação:** **SECRETARIA DO PLANEJAMENTO (SEPLAN)**  
**Endereço:** 2ª Avenida, nº 250, Centro Administrativo da Bahia (CAB), Salvador/Bahia, CEP 41.745-003  
**Telefone/Fax:** (71) 3115-3550  
**Endereço Eletrônico:** gabinete@seplan.ba.gov.br / http://www.seplan.ba.gov.br

**Dirigente Máximo:** **João Felipe de Souza Leão (CPF:039.057.565-87)**  
**Cargo:** Secretário do Planejamento  
**Período:** A partir de 01 de janeiro de 2015  
**Endereço:** Av. Praia de Itamaracá, nº19, Quadra C-25, Lote 19, Vilas do Atlântico, Lauro de Freitas, Bahia, CEP: 42.700-000  
**Endereço Eletrônico:** joao.leao@seplan.ba.gov.br

### 3 INTRODUÇÃO E OBJETIVO

Em conformidade com a Resolução nº 160/2016, que aprovou o Plano de Diretrizes do Tribunal de Contas do Estado da Bahia (TCE/BA) para o exercício de 2017, em cumprimento à Programação Anual aprovada e de acordo com a Ordem de Serviço nº 076/2017, expedida pela 7ª Coordenadoria de Controle Externo, foi realizada auditoria de acompanhamento dos estudos referentes à implantação do Sistema Viário do Oeste (SVO) - Ponte do Desenvolvimento, coordenados pela Secretaria do Planejamento (Seplan).

A auditoria teve como objetivo dar continuidade ao acompanhamento da implantação

do Sistema Viário do Oeste (SVO) - Ponte do Desenvolvimento<sup>1</sup>, verificando a gestão dos Projetos Técnicos e da Modelagem do Edital para Licitação, quanto à legislação aplicável.

#### 4 ESCOPO, PROCEDIMENTOS E FONTES DE CRITÉRIO

Os exames foram realizados na extensão devida, de acordo com a metodologia indicada no Manual de Auditoria deste Tribunal, em conformidade com as Normas de Auditoria Governamental (NAGs) aplicadas ao Controle Externo Brasileiro, compreendendo: planejamento dos trabalhos; constatação, com base em testes, das evidências e dos registros que suportam as informações apresentadas; e verificação da observância às normas aplicáveis.

A auditoria abrangeu as ações para implantação do Sistema Viário do Oeste (SVO) - Ponte do Desenvolvimento, realizadas no presente ano, até o mês de outubro.

Na realização dos trabalhos, foram empreendidas as seguintes ações:

- (a) entrevistas com o Coordenador do GTE/SVO, Sr. Paulo Henrique Almeida;
- (b) exame dos estudos auditados nos anos de 2015/2016;
- (c) exame do Memorando de Entendimento entre o Estado da Bahia e a *China Road and Bridge Corporation* sobre a realização conjunta de estudos complementares de viabilidade técnica, econômica e ambiental, destinados à construção e operação do Sistema Viário do Oeste (SVO) / Ponte Salvador – Ilha de Itaparica<sup>2</sup> (projeto);
- (d) exame da resposta ao Ofício nº 330120171PR-BA/14°0TC do Ministério Público Federal (MPF), que também está acompanhando a implantação do SVO – Ponte do Desenvolvimento;
- (e) exame do Projeto SVO 2017 – Ponte do Desenvolvimento apresentado ao Governo Federal;
- (f) exame do edital de Chamamento Público nº 001/2017;
- (g) exame dos Memorandos de Entendimento e Termos de autorização

1 Encontram-se no Proinfo o Processo nº TCE/011230/2015 e o Processo TCE/009251/2016, referentes às auditorias de acompanhamento realizadas em 2015 e 2016, respectivamente.

2 Em janeiro de 2016, em reunião do GTE, o Secretário do Planejamento solicitou a mudança do nome do Plano de Desenvolvimento Socioeconômico da Macroárea de influência da Ponte Salvador - Ilha de Itaparica para Ponte do Desenvolvimento.

assinados pelas empresas que responderam ao Chamamento Público Nº 001/2017.

Na execução da auditoria, foram utilizadas, principalmente, as seguintes fontes de critério:

- Constituição Federal;
- Constituição Estadual;
- Lei Federal nº 8.987/95 - Dispõe sobre o regime de concessão e permissão de prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências;
- Lei Federal nº 11.079/04 - Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública;
- Lei Estadual nº 9.290/04 - Institui o Programa de Parcerias Público-Privadas do Estado da Bahia e dá outras providências;
- Decreto Federal nº 8.428/15 - Dispõe sobre o Procedimento de Manifestação de Interesse a ser observado na apresentação de projetos, levantamentos, investigações ou estudos, por pessoa física ou jurídica de direito privado, a serem utilizados pela administração pública;
- Decreto Estadual nº 12.653/11 - Regulamenta o Procedimento de Manifestação de Interesse em projetos de parcerias público-privadas, nas modalidades patrocinada ou administrativa, e em projetos de concessão comum e permissão, no âmbito dos órgãos e entidades da Administração Pública Estadual;
- Decreto Estadual nº 9.322/05 - Instala o Conselho Gestor do Programa de Parcerias Público-Privadas do Estado da Bahia, de que trata a Lei Estadual nº 9.290/04, e dá outras providências;
- Resolução nº 016/2016 - Dispõe sobre o controle, a ser exercido pelo Tribunal de Contas do Estado da Bahia na Administração Pública Estadual, dos procedimentos de planejamento, licitação, contratação e execução contratual das Concessões Administrativas e Patrocinadas (denominadas de Parcerias Público-Privadas - PPPs) e das Concessões Comuns.

No transcurso da auditoria não foram impostas limitações no tocante ao escopo e ao

método utilizado nos trabalhos.

## 5 HISTÓRICO

O Projeto da Ponte do Desenvolvimento, como sistema viário, teve seu início em 2010, com o lançamento, pelo Governo da Bahia, do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI). Dois grupos formados por grandes empresas nacionais manifestaram-se no PMI: a Planos engenharia, patrocinada pelas construtoras Suarez e Queiroz Galvão; e o consórcio formado pelas empresas OAS, Odebrecht e Camargo Correa.

O Estado, considerando insuficientes as contribuições apresentadas no referido PMI e devido à complexidade e à dimensão do projeto, contratou a consultoria Mckinsey & Company para, partindo dos estudos do PMI, montar um novo projeto, sua estruturação e forma jurídica.

A Mckinsey & Company fez uma análise comparativa de *Value for Money* entre as alternativas de obra pública e Parceria Público-Privada (PPP) para implantação do projeto e encerrou seus trabalhos, sugerindo a PPP como forma jurídica mais adequada para a implantação do Sistema Viário do Oeste (SVO), apresentando vantagens, tais como: eficiência no uso dos recursos públicos, menor custo de operação e manutenção, maior capacidade de fiscalização dos serviços prestados, execução mais rápida, maior eficiência na alocação de riscos, melhor conservação das vias, melhor controle e conservação da faixa de domínio da rodovia e maior controle de ocupação na contra costa da ilha de Itaparica.

Dando continuidade ao processo, foram contratados os estudos relacionados a seguir:

- Sondagens sísmicas e físicas do subsolo da Baía de Todos os Santos (Geofort/COPPETEC);
- Projeto Básico de Engenharia (Cowi/Enescil/Maia Melo);
- Navegabilidade na Baía de Todos os Santos (subcontratado pela Cowi/Enescil/Maia Melo);

- Estimativa de tráfego (subcontratado pela Cowi/Enescil/Maia Melo);
- Impacto Ambiental - EIA/Rima (V&S Ambiental e Nemus);
- Hidráulica Marinha (COPPETEC);
- Planos Urbanísticos para os municípios de Itaparica e Vera Cruz (Polis/Demacamp/Oficina).

Em 10 de junho de 2016, o Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (Inema) emitiu a licença prévia ambiental, válida até 11/06/2021, para a construção do Sistema Viário Oeste (SVO). A Licença Prévia ambiental autorizava a progressão do empreendimento, mas estabelecia uma série de 58 condicionantes que deveriam ser cumpridos para a obtenção da licença de implantação da obra. Entretanto, em 07 de julho de 2016, a Seplan solicitou revisão de alguns condicionantes e o Inema resolveu conceder a revisão dos condicionantes XIX, XXIX, XLV, XLVI, XLVII, LI, LV e LVIII e exclusão dos condicionantes XXX, XLIII da Licença Prévia estabelecida pela Portaria Inema nº 11.855/2016.

O Projeto dispõe de um *site*: <http://www.pontesalvadorilhadeitaparica.ba.gov.br/>, onde estão disponibilizados os estudos concluídos, algumas notícias e informações sobre o sistema viário.

Em 29/07/2016, foi publicada no Diário Oficial da União, a Portaria nº 1.359 do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), alterando parte do traçado da BR-420 planejada, de forma a coincidir com a BR-324, a Via Expressa e o Projeto SVO, entre Salvador e a cidade de Nazaré.

## **6 SITUAÇÃO ATUAL - PROJETO SVO 2017**

A auditoria, por meio da Solicitação de nº DAER 03/2017, requisitou a nova versão do Estudo de Viabilidade Técnica e Econômico e Ambiental (EVTEA) do Projeto. Em resposta, o gestor apresentou um documento descritivo do projeto e do modelo econômico-financeiro e esclareceu que, como a modelagem econômico-financeira não está definida, o novo EVTEA não pôde ser concluído.

Quanto ao Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), esclarecemos que foi elaborado um documento descritivo do projeto e do modelo econômico financeiro, para subsidiar as interlocuções com parceiros e dispor de material que reflita as mudanças decorrentes da conjuntura

econômica e financeira do país. Contudo, este não pode ser considerado um EVTEA, mas apenas um esboço do documento em construção. Como a modelagem econômica financeira ainda não está fechada, o novo EVTEA não pode ser concluído. (Of. Gasec nº 266/2017)

## 6.1 Documento descritivo do Projeto e do modelo econômico-financeiro

Na análise do documento descritivo, a equipe de auditoria verificou alguns dados importantes, que caracterizam a situação atual do projeto, dentre os quais foram destacados os seguintes:

**Tarifas do Pedágio:** As tarifas propostas pela empresa TTC Soluções em Mobilidade, subcontratada pelo Consórcio Enescil-Cowi-Maia Melo, na versão inicial do EVTE de 2014, foram de R\$2,70 para a Ponte do Funil e de R\$18,00 para a Ponte Salvador - Ilha de Itaparica, em dias úteis, sendo seus valores dobrados para os dias de fim de semana.

Corrigindo os valores originais pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor (IPCA), em fevereiro de 2017 estas tarifas seriam de R\$3,21 e R\$21,60, nos dias úteis e de R\$6,42 e R\$43,20 nos fins de semana, respectivamente.

Os valores apresentados no documento descritivo são de R\$5,00 para a Ponte do Funil e de R\$45,00 para a Ponte Salvador - Ilha de Itaparica, sem diferenças entre os dias úteis e finais de semana.

**Projeto Básico de Engenharia:** O traçado da Ponte foi elaborado para atender e minimizar as interferências existentes, principalmente quanto aos aspectos operacionais do Porto de Salvador, à passagem de navios cargueiros e de grandes estruturas, que se dirijam para os portos e terminais no interior da Baía de Todos os Santos.

A ponte projetada pelo consórcio Cowi/Enescil/Maia Melo tem 12.363m de comprimento e é composta por um trecho estaiado de 1.000m, e vãos de aproximações dos dois lados, medindo 4.120m no lado da ilha e 7.243m no lado de Salvador.

O tabuleiro, no vão central, está localizado a 125m acima do nível da maré máxima. Conta com dois mastros de estaiamento de 276m de altura cada um, com dois



planos de estais.

A infraestrutura é constituída de estacas de grande diâmetro de concreto armado, coroadas por blocos de concreto. A mesoestrutura é formada por pilares e mastros de concreto armado e protendido, variando de 8,50 a 110,00m de altura. A superestrutura de concreto armado e protendido possui tabuleiro de 32,40m nos vãos de aproximação e de 36,00m no trecho estaiado. É composta de uma seção de caixão perdido unicelular, com treliças de concreto laterais, sobre as quais se apoiam placas de pré-laje, que funcionam como cimbramento para a concretagem da laje moldada *in loco*.

O acesso da Ponte aos sistemas viários de Salvador ocorrerá por meio de viadutos e dois túneis.

Na Ilha de Itaparica será instalada a praça de pedágio. O acesso da cabeceira da ponte até a praça principal de pedágio ocorrerá no mesmo tipo de rodovia adotada na ponte Salvador-Itaparica, sendo composta por duas pistas de tráfego de sentidos opostos, separados por uma barreira de 0,70m. Cada pista terá três faixas de rolamento de 3,60m, uma de acostamento de 3,00m e uma faixa de segurança de 0,60m.

Também está prevista no projeto, uma estrada alternativa expressa de desvio de Mar Grande, com, aproximadamente, 18km, destinada a preservar a área urbana do tráfego pesado e de passagem. A seção desta rodovia será de duas pistas de tráfegos de sentidos opostos, separados por um canteiro central, sendo que cada pista contará com duas faixas de rolamento de 3,60m, 3,00m de acostamento e mais um metro de faixa de segurança.

A rodovia BA 001 deverá ser requalificada no segmento já urbanizado, onde é hoje composta de uma rodovia de pista simples, mais acostamentos, com alguns intervalos menos adensados, mas com um longo trecho urbano que demanda um cuidado particular, uma vez que ocupações alcançaram suas margens e mesmo sua faixa de domínio.

No trecho não urbanizado, a rodovia BA 001 deverá ser duplicada, construindo duas novas faixas de rolamento de 3,60m, separadas da pista existente por um canteiro central de 3,00m, e compostas de faixa de segurança, acostamento e ciclovia em todo o trecho, exceto nos locais de retorno, na praça de pedágio e na interseção.

A Ponte do Funil, que liga o sistema viário da Ilha de Itaparica ao continente, será duplicada.

Os trechos entre a Ponte do Funil e Nazaré, e entre Nazaré e Santo Antônio de Jesus serão duplicados de forma a atender à demanda desviada da BR 101. Esta duplicação ocorrerá com a rodovia na condição de BR 420, estrada federal planejada, conforme a portaria nº 1.359 do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), que alterou os marcos intermediários da referida BR, de forma a ajustar-se ao traçado do Projeto do SVO, desde a Via Expressa, na cabeceira da Ponte na capital, até a entrada para São Roque do Paraguaçu, e daí até Santo Antônio de Jesus, incluindo a própria Ponte.

O contorno da cidade de Nazaré será objeto de projeto específico, consoante com os estudos elaborados pela Superintendência de Infraestrutura e Transporte, da Secretaria de Infraestrutura da Bahia (Sit/Seinfra).

O projeto ainda prevê uma possível duplicação do segmento entre Nazaré e Valença, a cargo da concessionária, se, em determinado momento, o segmento atingir um volume de tráfego a ser estabelecido como gatilho.

**Orçamento de Investimento:** O orçamento da Ponte Salvador-Ilha de Itaparica foi elaborado utilizando as seguintes premissas: os preços de insumos e composições do SICRO 2 - Bahia, mês base de março de 2015; mão de obra onerada; encargos para horista de 121,60%; encargos sociais de 121,6% horista e 84,04% mensalista; e com 4 taxas de BDI distintas, a saber: para serviços gerais 22,5%, canteiro de obras 21,24%, serviços especializados 15,58% e para aquisição de materiais 15,0%.

As estimativas de investimento para os trechos continentais, que ainda não tem projeto básico, foram fornecidos pela SIT/SEINFRA.

Com preços atualizados para fevereiro de 2017, pelo Índice Nacional de Custo da Construção (INCC), e acrescentando a duplicação da Ponte do Funil e os trechos continentais, a primeira fase de obras teria como despesas de capital (CAPEX) aproximadamente 7,6 bilhões, conforme quadro de investimentos a seguir:

**Quadro 1 - CAPEX do Projeto SVO - Fevereiro/2017**

CAPEX - SVO	(R\$ Milhões)
Ponte Salvador-Ilha de Itaparica	6.001
Viadutos e Túneis em Salvador	230
Cabeceira e Acessos Ponte Salvador-Ilha de Itaparica e BA 001	45
Itaparica - Duplicação da BA 001	70
Itaparica - Via alternativa	183
Itaparica - Requalificação da BA 001 (zona Urbana)	127
Desapropriação em Salvador e em Itaparica	129
Cais e quebra-mar em Itaparica (canteiro principal)	34
Duplicação da Ponte do Funil	169
Trechos continentais (Sto. Antônio - Nazaré - Ponte do Funil e Nazaré-Valença)	673
<b>TOTAL</b>	<b>7.661</b>

Fonte: Projeto SVO 2017 - enviado por meio do Of. GASEC nº 266/2017, em resposta à Solicitação nº DAER 03/2017.

Além das despesas de capital relativas aos investimentos para construção do SVO, o documento descritivo do Projeto apresenta a necessidade de R\$46,5 milhões, relativos à aquisição de veículos e equipamentos para operação do sistema.

**Modelagem econômico-financeira:** O projeto foi inicialmente modelado como uma PPP, apoiada em significativo aporte federal durante a obra e contraprestações estaduais a partir de sua entrada em operação. Mas, o gestor, por meio do of. Gasec nº 154/2017, informou que a atual conjuntura econômica inviabiliza esse tipo de solução:

[...] o Projeto SVO foi modelado, entre os anos 2010 e 2014, como uma PPP patrocinada, apoiada em significativo aporte federal durante a obra, financiamento subsidiado do BNDES e contraprestações estaduais a partir da sua entrada em operação. A crise econômica e política atual inviabilizou esse tipo de solução.

O documento descritivo apresenta como alternativa do governo do Estado, solução baseada nos seguintes elementos:

- Parceria com empresa privada e/ou estatal estrangeira interessada em assumir o comando, construção e operação do SVO;

- Formação de Sociedade de Propósito Específico (SPE) com participações da empresa privada e/ou estatal estrangeira, do governo estadual e de outros parceiros nacionais;
- Federalização do novo sistema viário, seguida de delegação da gestão e operação dos trechos ao Estado da Bahia, que fará a concessão;
- Financiamento, principalmente externo, de longo prazo e com taxa de juros competitiva;
- Contrapartida estadual e federal com base em pequeno aporte inicial e contraprestações ao longo da operação do sistema;
- Garantias compartilhadas entre a União e o Estado da Bahia.

O documento, enviado pelo gestor como descritivo do modelo econômico-financeiro, informa que a metodologia empregada na avaliação econômica do Projeto foi a de Fluxo de Caixa Descontado, que determina o valor presente do fluxo de caixa de projeto, como se fosse financiado exclusivamente com capital próprio, descontado ao Custo Médio Ponderado do Capital (*Weighted Average Cost of Capital* - WACC).

As simulações, utilizando essa metodologia, indicaram que as receitas provenientes dos pedágios não serão suficientes para viabilizar o Projeto, sendo necessária a receita adicional na forma de contraprestação pecuniária no valor de R\$245 milhões por ano, pelo prazo de 31 anos de operação do sistema, sendo R\$160 milhões/ano do governo federal e R\$85 milhões/ano do governo estadual, além do aporte estadual de R\$200 milhões em quatro parcelas de R\$50 milhões por ano, durante a construção.

Nas simulações foram utilizadas as premissas a seguir:

- Receitas: receitas operacionais auferidas com os pedágios, receitas acessórias, contraprestações pecuniárias públicas, aportes do Governo e privado;
- Investimento: construção da ponte e intervenções rodoviárias;
- Custos Operacionais: manutenção, conservação, operação limpeza, segurança, seguros, ressarcimento de estudos, programas ambientais; e
- Custos das obras: R\$7,661 bilhões, na data-base de fevereiro de 2017.

A Taxa Interna de Retorno (TIR) real do projeto obtida foi de 9,18%, o mesmo valor do Custo Médio Ponderado do Capital. As projeções foram efetuadas em moeda constante.

**Despesas Operacionais (*Operational Expenditure* - OPEX):** As despesas de operação incluem gastos com pessoal, conservação e manutenção, socorro, segurança, limpeza e paisagismo, energia elétrica, assessorias e despesas administrativas.

Com base em valores de fevereiro de 2017, o OPEX médio anual do Projeto foi estimado em R\$61,2 milhões.

**Compensação e mitigação ambiental:** No licenciamento ambiental para a implantação (LI), como determina a legislação, está previsto o pagamento de 0,5% do CAPEX a título de compensação ambiental.

O Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos da Bahia (Inema) determinou, a partir do EIA-Rima e da Licença Prévia (LP), uma série de ações a serem executadas durante a etapa de implantação do SVO, totalizando R\$90,1 milhões durante os quatro anos de construção e outros R\$146,59 milhões em programas socioambientais que serão dispendidos durante os 31 anos de operação.

## 6.2 Previsão de Recursos no Plano Plurianual e na Lei Orçamentária Anual

Analisando o Plano Plurianual do Estado da Bahia, para o período de 2016 à 2019, a auditoria verificou, no Eixo Planejamento e Gestão Estratégica para o Desenvolvimento Socioeconômico Sustentável, o Programa: Infraestrutura para o Desenvolvimento, que tem como uma de suas metas: Implantar contornos viários do Sistema Viário do Oeste, conforme figura a seguir:

FIGURA 1 - Plano Plurianual do Estado 2016/2019

Plano Plurianual PPA --- 2016 - 2019			
<b>Programa</b>	<b>Infraestrutura para o Desenvolvimento</b>		
<b>Meta</b>	Implantar contornos viários do Sistema Viário Oeste - SVO		
	<b>Órgão Responsável</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade de Medida</b>
	Secretaria de Desenvolvimento Urbano	2	un
<b>Regionalização</b>	<b>Território de Identidade</b>		<b>Quantidade</b>
	Baixo Sul		1
	Recôncavo		1
<b>Iniciativa</b>	Implantar contornos viários do Sistema Viário Oeste - SVO		

Fonte: PPA 2016/2019, Programas Poder Executivo V2, Folha 76

No exame da Lei Orçamentária de 2017, a auditoria constatou a Ação Orçamentária nº 7.199, referente à Elaboração de Estudo e Projeto de Implementação do Sistema Viário Oeste (SVO) no valor de R\$1.000.000,00. Foi verificada, também, na Proposta Orçamentária para 2018, a presença da mesma Ação, com o valor previsto de R\$500.000,00.



### 6.3 Aplicação de Recursos no Exercício de 2017

A auditoria solicitou ao gestor informações sobre a ocorrência de novas despesas ou comprometimento financeiro no exercício de 2017, relacionado à implantação do SVO. Por meio do Ofício Gasec nº 266/2017, foi informado que, salvo o Chamamento Público nº 01/2017, não houve, no corrente ano, contratação de novos estudos, investigações, levantamentos, projetos, obras, despesas ou investimentos, referente à implantação do Sistema Viário do Oeste. Contudo, foram efetuados pagamentos concernentes aos estudos contratados anteriormente, conforme demonstrado a seguir:

FIGURA 2 - Recursos do Projeto SVO (em R\$)

EMPRESA/CONTRATO (VIGÊNCIA)	PRODUTO	SITUAÇÃO	PAGO	A PAGAR	TOTAL CONTRATO
McKinsey&Company - GERENCIAMENTO - CONTRATO SEPLAN Nº 002/2013 (31/01/2013 - 30/04/2016)	16	TOTAL 2013	25.879.916,12		
		2014	13.529.865,03		
		Reajuste - 2014	1.381.513,16		
		TOTAL 2014	14.911.378,19		
		A PAGAR		590.218,85	
<b>TOTAL</b>			<b>40.791.294,31</b>	<b>590.218,85</b>	<b>41.381.513,16</b>
Consórcio V&S/NEMUS - ESTUDOS AMBIENTAIS - CONTRATO SEPLAN Nº 022/2013 (27/09/2013 - 28/01/2017)	8	TOTAL 2013	145.155,00		
		2014	2.467.635,00		
		Aditivo - 2014	208.000,00		
		TOTAL 2014	2.675.635,00		
		2015	3.193.410,00		
		Aditivo - 2015	747.690,00		
		TOTAL 2015	3.941.100,00		
		Reajuste - 2016	446.051,24		
		Reajuste - 2016	388.108,96		
		TOTAL 2016	834.160,20		
TOTAL 2017	1.451.550,00				
Indenização			530.800,00		
<b>TOTAL</b>			<b>9.047.600,20</b>	<b>530.800,00</b>	<b>9.578.400,20</b>
Consórcio ENESCIL/COWI/MAIA MELO - ENGENHARIA - CONTRATO DERBA Nº 001/2013-CC001-CT023/2014 (10/03/2014 - 01/04/2016)	5	TOTAL 2014	2.820.546,17		
		TOTAL 2015	9.025.747,75		
		TOTAL 2016	10.718.075,45		
		Reajuste A PAGAR		687.535,42	
<b>TOTAL</b>			<b>22.564.369,37</b>	<b>687.535,42</b>	<b>23.251.904,79</b>
Coppetec - HIDRÁULICA - CONTRATO DERBA CC002-CT030/2014 (14/04/2014 - 08/05/2016)	8	TOTAL 2014	756.800,00		
		2015	760.100,00		
		Reajuste 2015	12.675,00		
		TOTAL 2015	772.775,00		
		TOTAL 2016	2.260.000,00		
Reajuste A PAGAR			147.843,90		
<b>TOTAL</b>			<b>3.789.575,00</b>	<b>147.843,90</b>	<b>3.937.418,90</b>
Geofort - SONDAGEM - CONTRATO DERBA Nº 016/2013-CE045-CT245/2013(17/07/2013 - 23/05/2014)	5	TOTAL 2014	2.669.181,28		
		A PAGAR		1.129.741,60	
<b>TOTAL</b>			<b>2.669.181,28</b>	<b>1.129.741,60</b>	<b>3.798.922,88</b>
Instituto Pólis/Demacamp/Oficina - ESTUDOS URBANÍSTICOS - CONTRATO SEDUR Nº 002/2014 (21/03/2014 - 02/2016)	6	TOTAL 2014	2.060.537,44		
		TOTAL 2015	1.030.268,72		
		TOTAL 2016	4.268.256,12		
<b>TOTAL</b>			<b>7.359.062,28</b>		<b>7.359.062,28</b>

Fonte: Planilha enviada pelo gestor, por meio do Of. Gasec nº 266/2017

## 7 ACOMPANHAMENTO DAS AÇÕES REALIZADAS NO EXERCÍCIO DE 2017

Em janeiro de 2017, foi celebrado um Memorando de Entendimento entre o Estado da Bahia e a *China Road and Bridge Corporation* (CRBC), tendo como objetivo estabelecer as bases nas quais a CRBC estaria disposta a realizar estudos complementares de viabilidade econômica, técnica e ambiental do projeto de construção e operação do SVO em cooperação com a Bahia, visando aperfeiçoar a estruturação do projeto, inclusive quanto à atratividade internacional e viabilidade dos investimentos.

O Memorando supracitado estabeleceu que os estudos realizados pela CRBC deviam considerar os aspectos técnicos, o financiamento e a forma jurídica pela qual o projeto será implementado, o que demonstra a indefinição do tipo de modelagem, embora, como já citado, a consultoria da Mckinsey & Company tenha indicado a PPP, como a forma mais adequada para contratação do Projeto.

Para acompanhar os resultados da assinatura desse Memorando, foram solicitadas à Seplan informações sobre as contribuições oferecidas pela CRBC ao projeto, o gestor, por meio do Of. Gasec nº 255/2017, informou que os entendimentos com a CRBC não tiveram continuidade e que não houve a entrega de nenhum documento por parte dessa Companhia.

O Secretário de Planejamento, Sr. João Leão, corroborou a indefinição quanto à forma da modelagem, quando, em resposta ao Ofício nº 330/2017/PR-BA/14º0TC, do Ministério Público Federal, informou que a crise econômica e financeira do país inviabilizou a modelagem econômico-financeira por meio de uma Parceria Público-Privada (PPP):

No que concerne ao modelo jurídico-econômico-financeiro, é necessário lembrar, primeiramente, que o Projeto SVO foi modelado, entre os anos 2010 e 2014, como uma PPP patrocinada, apoiada em significativo aporte federal durante a obra, financiamento subsidiado do BNDES e contraprestações estaduais a partir da sua entrada em operação. A crise econômica e política atual inviabilizou esse tipo de solução. Primeiro, em razão da situação fiscal e da conseqüente redução dos investimentos federais; segundo, em função da alta de juros; terceiro, como resultado do recuo do BNDES no apoio a grandes obras de infraestrutura com juros mais baixos que os praticados no mercado nacional (TJLP), e, quarto, por causa da crise política, que deixou inoperantes as grandes empresas nacionais da construção civil pesada. (Of. Gasec nº 154/2017)

## 7.1 Chamamento Público

Em 01/08/2017, foi lançado o Edital do Chamamento Público nº 001/2017, para que todos os interessados do setor de infraestrutura e do mercado financeiro e de capitais, nacional ou estrangeiro examinassem os estudos realizados para a estruturação do Projeto e pudessem apresentar críticas e sugestões para aperfeiçoá-lo e assegurar sua realização.

Esse chamamento teve como objeto realizar prospecção de interessados em avaliar a participação na concorrência para a construção, operação e financiamento do SVO, e permitir o aperfeiçoamento da concessão com suas eventuais contribuições técnicas, de modo a garantir transparência no processo, bem como atratividade, eficiência e segurança jurídica ao Projeto.

As empresas interessadas deveriam revisar os estudos já produzidos ou contratados pelo Estado da Bahia e realizar estudos complementares, com o objetivo de viabilizar a implantação e operação do SVO e tinham até 15/09/2017 para enviar suas propostas e assinar um Memorando de Entendimentos.

Em relação ao Chamamento Público nº 001/2017, publicado em 01/08/2017, a auditoria verificou que não havia indicação do valor nominal máximo para eventual ressarcimento, constando, em seu item 07, apenas: a indicação de que era o licitante vencedor que arcaria com os custos do ressarcimento dos estudos, a possibilidade dos estudos serem ressarcidos parcial ou integralmente conforme sua utilização e os critérios que seriam utilizados para o cálculo do valor, como pode se ver a seguir:

### 7. EVENTUAL UTILIZAÇÃO DE ESTUDOS DA PARTE INTERESSADA E RESSARCIMENTO DOS CUSTOS

7.1. Os custos incorridos por quaisquer das partes interessadas na preparação e apresentação de estudos serão de sua inteira e exclusiva responsabilidade, não fazendo jus a qualquer espécie de remuneração, ressarcimento, indenização ou reembolso por parte do Estado.

7.2. Os estudos que venham a ser aceitos, no todo ou em parte, como subsídios para a definição e estruturação do projeto final, terão seus custos total ou parcialmente reembolsados pelo licitante vencedor, nos termos do art. 21 da Lei Federal nº 8.987/95, devendo limitar-se aos valores estimados pelo proponente, avaliados pelo Grupo de Trabalho Executivo – GTE do Projeto do Sistema Viário Oeste e homologados pela SEPLAN.

7.3. A fim de assegurar a justa avaliação e remuneração de subsídios parciais, as proposições apresentadas deverão ser desdobradas em



documentos correspondentes a análises e propostas específicas, que tenham como base os produtos, relatórios e cadernos listados no item 4.1 e seus subitens.

7.4. O valor para eventual ressarcimento dos estudos deverá ser fundamentado com base nos seguintes critérios:

7.4.1. complexidade das atividades envolvidas;

7.4.2. quantidade de projetos, estudos, levantamentos e investigações realizados;

7.4.3. preços do mercado brasileiro, para serviços de escala e complexidades similares.

7.5. Os estudos ofertados pela parte interessada só serão publicamente disponibilizados a terceiros na hipótese de serem incorporados ao PROJETO.

Tal situação contrariava o que determina o artigo 4º, inciso II, alínea d e § 5º do Decreto Federal nº 8.428/2015, que dispõe sobre o Procedimento de Manifestação de Interesse a ser observado na apresentação de projetos, levantamentos, investigações ou estudos, por pessoa física ou jurídica de direito privado, a serem utilizados pela administração pública:

Art. 4º O edital de chamamento público deverá, no mínimo:

[...]

II – indicar:

[...]

d) valor nominal máximo para eventual ressarcimento;

[...]

Observa-se, ainda, que o parágrafo quinto estabelece um limite para o ressarcimento dos projetos, estudos, levantamentos e investigações, baseado no valor estimado previamente pela Administração Pública para os investimentos necessários à implementação do empreendimento.

§ 5º O valor nominal máximo para eventual ressarcimento dos projetos, levantamentos, investigações ou estudos:

I – será fundamentado em prévia justificativa técnica, que poderá basear-se na complexidade dos estudos ou na elaboração de estudos similares; e

II – não ultrapassará, em seu conjunto, dois inteiros e cinco décimos por cento do valor total estimado previamente pela administração pública para os investimentos necessários à implementação do empreendimento ou para os gastos necessários à operação e à manutenção do empreendimento durante o período de vigência do contrato, o que for maior.

Na mesma linha, determina o Decreto Estadual nº 16.522/2015, que dispõe sobre a estruturação de projetos no âmbito da Administração Pública, o Procedimento de

Manifestação de Interesse – PMI e dá outras providências, em seu artigo 11, inciso V:

Art. 11 – O edital de chamamento público deverá ser publicado no Diário Oficial do Estado e conter, no mínimo:

[...]

V – o valor global máximo para o ressarcimento dos estudos;

A ausência de um valor global máximo acarreta insegurança para o Estado, mesmo que o ressarcimento seja efetivado por quem venha a ganhar a licitação da Concessão, pois este embutirá o risco do valor dos estudos na proposta da Parceria.

Desta forma, foi enviada, em 09/08/2017, uma Solicitação de esclarecimento, questionando sobre o lançamento do Chamamento Público nº 01/2017, sem a indicação do valor global máximo para eventual ressarcimento. O Gestor, por meio do Ofício nº 226/2017, reconheceu a necessidade de republicar o edital com o devido valor máximo.

[...] a SEPLAN propõe reajustar sua conduta, reconhecendo a necessidade de republicar o Edital em questão, mas pretende fazê-lo fixando um valor máximo adequado ao objeto do mesmo, que se estima em R\$ 15 milhões (ou 0,19% do custo estimado do Projeto).

Desta forma, uma nova versão do edital do Chamamento Público nº 01/2017 foi publicada no Diário Oficial do Estado em 15/08/2017, apresentando um valor máximo para ressarcimento dos estudos dentro do limite legal e estabelecendo a data de 29/09/17, como o novo prazo para apresentação das propostas.

Após a assinatura do Memorando, os interessados deveriam apresentar, no prazo de 30 dias corridos, um Plano de Ações, acompanhado do cronograma de atividades e a indicação de quais estudos pretendiam realizar.

## **7.2 Resultado do Chamamento Público**

Inicialmente, quatro empresas manifestaram interesse ao Chamamento Público nº 001/2017, mas apenas três empresas: China Railway Group Limited (CREC), China Railway 20 Bureau Group Corporation (CR20G) e a OAS Engenharia e Construção S.A. assinaram o Memorando. E somente a OAS e a CREC receberam os Termos de Autorização para realizar os estudos.

Até 19/10/2017, apenas a CREC já havia enviado o Plano de Ações. A revisão técnica dessa empresa compreenderá o Projeto Básico do Projeto, com foco principal na Ponte, uma vez que é onde está concentrada a maior parte do investimento total do Projeto; o modelo econômico-financeiro, com base em novas premissas de financiamento; e estudos complementares, quando for o caso. O prazo para conclusão da revisão pela CREC está previsto para final de janeiro de 2018.

## 8 ACOMPANHAMENTO DE AUDITORIAS REALIZADAS

Por se tratar de grande investimento em infraestrutura, as ações para estruturação e implantação do SVO vêm sendo acompanhadas desde o exercício de 2015, pela 7ª CCE, Gerência C.

### 8.1 Acompanhamento do Processo nº TCE/011230/2015

Até 2015, haviam sido contratados, aproximadamente, R\$95 milhões, em estudos e consultoria para a implantação do SVO. Assim, a 7ª CCE realizou auditoria para acompanhamento dos estudos de estruturação e implantação do Sistema Viário do Oeste, que resultou no Processo nº TCE/011230/2015. No relatório, foram apontadas as seguintes irregularidades:

- Contratação por inexigibilidade, sem a comprovação de inviabilidade de concorrência (item 8.1);
- Ausência de adequada justificativa de preço (item 8.2);
- Produtos sem quantificação específica de valores (item 8.3);
- Inconsistências do Projeto do Sistema Viário do Oeste levantadas pelo GTE (item 8.4);
- Sucessivas prorrogações do prazo da data de entrega dos produtos (item 8.5);
- Documentos/Informações não fornecidas (limitação de escopo) (item 8.6).

Concluiu a auditoria, com a sugestão de expedição das seguintes recomendações à Seplan, que:

- se abstenha de adotar a opção por contratações diretas, por inexigibilidade de licitação, sem o atendimento dos procedimentos legais prévios;
- no caso de legítima contratação alicerçada na inexigibilidade, esta seja precedida de adequada pesquisa e justificativa de preço;
- ao realizar contratos, neles estejam presentes a mensuração precisa de cada produto a ser entregue, para que seja feita a regular liquidação da despesa;
- sempre observe os cronogramas previamente contratados; e
- apresente o Projeto com todas as suas modificações nas audiências públicas.

Na apreciação desse Processo, em 16/03/2017, resolveram os Exmos. Srs. Conselheiros, à unanimidade:

- 1 – Determinar a juntada da auditoria ao Processo de Contas, referente ao exercício de 2015, da Secretaria de Planejamento – Seplan (TCE/001110/2016);
- 2 – Determinar que a Secretaria de Planejamento, em parceria com o Grupo de Trabalho Executivo (GTE), apresentasse Plano de Ação que contemplasse as recomendações sugeridas pela Auditoria, no prazo de até 90 dias, visando a sanear as ocorrências apontadas;
- 3 – Determinar que a 7ª CCE acompanhasse os termos deliberados nesta Resolução, quanto ao cumprimento e à adoção das providências requisitadas, conforme o Plano de Ação pactuado. (Resolução nº 024/2017)

O referido relatório foi juntado ao Processo nº TCE/001110/2016, referente à Prestação de Contas da Seplan.

Em 13 de junho de 2017, o gestor protocolou nessa Casa, sob o nº TCE/003959/2017, o Plano de Ação, atendendo à determinação da Resolução nº 024/2017. O referido documento foi juntado ao Processo nº TCE/001110/2016, conforme despacho do Gabinete da Conselheira Carolina Costa.

Da análise do Plano de Ação apresentado, verificou-se que o gestor estabeleceu ações, de providência imediata, para atender a todas as recomendações. Apenas no que tange à apresentação do projeto com todas as suas alterações nas audiências públicas, o gestor informa que submeterá o conjunto do projeto ao debate público,

sendo a ação prevista para o segundo semestre de 2017. Contudo, com o lançamento do Chamamento Público, as audiências públicas deverão ocorrer apenas em 2018, após a revisão dos estudos, oportunidade em que este Tribunal realizará o monitoramento da ação.

Em 28/08/2017, a 4ª Procuradoria do Ministério Público de Contas, tendo vistas a prestação de contas, emitiu uma promoção ministerial, onde observa que, embora a Unidade Técnica tenha destacado, no Relatório de Auditoria da Prestação de Contas da Seplan, diversas irregularidades identificadas no âmbito da Inspeção nº TCE/011230/2015, não foram mencionados os efeitos jurídicos dessas graves irregularidades no mérito das contas do Secretário, Sr. João Felipe de Souza Leão. Assim, solicitou que os autos fossem remetidos à Coordenadoria de Controle Externo competente para que avaliasse a repercussão das irregularidades listadas no âmbito da inspeção nº TCE/011230/2015 no mérito das contas do Secretário, bem como, avaliasse como as demais irregularidades identificadas no âmbito de outras inspeções realizadas no exercício repercutem no mérito das contas do Secretário e da Diretoria Geral.

Em 04/09/2017, conforme solicitado pelo Ministério Público de Contas, o processo foi enviado à 3ª CCE para diligência, onde se encontra até a presente data.

## 8.2 Acompanhamento do Processo nº TCE/009251/2016

Em 2016, dando continuidade ao acompanhamento das ações de implantação e estruturação do SVO - Ponte do Desenvolvimento, a 7ªCCE elaborou um Memorando, que deu origem ao Processo nº TCE/009251/2016, onde apontava pontos críticos, os quais mereciam atenção especial.

Dentre os pontos críticos relacionados no Memorando de 2016, destacam-se a necessidade da atualização do orçamento do Projeto, a situação dos decretos de desapropriação, a federalização de parte da BA-001 e a falta do Acordo de Cooperação Técnica (ACT) entre os municípios envolvidos.

A auditoria verificou no documento descritivo, a presença do orçamento do Projeto atualizado em fevereiro de 2017.

Em relação aos decretos de desapropriação, constatou-se que, no item 4.3.13 do edital do Chamamento Público nº 001/2017, consta a informação de que novas

áreas, na região de influência direta do Projeto, poderão ser declaradas de utilidade pública para fins de desapropriação, conforme se verifica a seguir:

4.3.1.3. que a SEPLAN poderá envidar esforços, a seu critério e na região de influência direta do PROJETO, no sentido de que sejam declaradas de utilidade pública, para fins de desapropriação, áreas que poderão se constituir em distritos industriais, centros logísticos, distritos turísticos, núcleos comerciais e de serviços, ou que serão destinadas a outras atividades econômicas que venham a ser incentivadas com vistas ao desenvolvimento regional e à urbanização planejada;

Sobre a federalização de parte da BA-001, o gestor informou, por meio do Of. Gasec 154/2017, em resposta ao Ministério Público Federal, que, além das alterações de parte do traçado da BR-420 planejada, efetuada de forma a coincidir com a BR-324, a Via Expressa e o Projeto SVO, constantes na Portaria nº 1.359 do DNIT, prosseguem ainda negociações, com o mesmo DNIT, para mudar alguns marcos intermediários da BR-242 planejada, entre o entroncamento da BR-116 com esta rodovia e o município de Santo Antônio de Jesus, via município de Castro Alves.

No que tange à anuência dos municípios envolvidos, a Seplan informou que, atualmente, apenas os municípios de Salvador, Itaparica, Vera Cruz e Jaguaripe já assinaram o ACT, e que o acordo encontra-se em processo de renovação e extensão para os outros municípios da macroárea de influência no projeto. Por meio do Of. Gasec nº 255/2017, o gestor enviou uma relação informando os 39 municípios da macroárea de influência do Sistema Viário do Oeste.

A ausência dos Acordos de Cooperação entre os municípios vem sendo relatada desde 2015 e, devido a sua importância, foi um dos condicionantes da Procuradoria-Geral do Estado (PGE) para autorizar o prosseguimento da contratação da consultoria do projeto.

No parecer GAB-PGE-PMC-100/2012 (Processo nº PGE/20121059481), o Procurador do Estado, Sr. Paulo Moreno, consultado pela Seplan sobre a possibilidade de dar prosseguimento à contratação direta da McKinsey & Company, que havia sido iniciada pela Desenharia, concluiu pelo não impedimento à contratação direta, desde que observadas as recomendações elencadas em seu opinativo, dentre elas, a anuência dos municípios que seriam afetados pelo Projeto.

Seu Parecer foi ratificado pelo Procurador Geral do Estado, Dr. Rui Morais Cruz, que recomendou a fixação do prazo de 30 dias para assinatura do acordo de cooperação entre os municípios afetados pelo Projeto.

O ACT entre os municípios envolvidos é imprescindível para um projeto desse porte, e sua ausência poderá impactar na implantação do sistema viário, tendo em vista a interferência nos planos diretores e sistemas de mobilidade urbana de diversos municípios.

Também foi analisada, no referido Memorando, a aplicação da Resolução do TCE nº 016/16, uma vez que a McKinsey & Company havia indicado a PPP como forma de contratação mais adequada.

Em 16 de maio de 2017, por meio do Ofício nº 001919/2017/TCE/GAPRE/SEG, o gestor foi informado sobre a necessidade de enviar a este Tribunal, a documentação definitiva referente à fase de planejamento do Projeto, no prazo de 90 (noventa) dias, no mínimo, antes da publicação do edital de licitação, nos termos da Resolução nº 16/2016, art. 6º, inciso, I.

Entretanto, como a modelagem econômico-financeira ainda não foi definida, a auditoria aguarda a decisão da forma de concessão, para aplicar a referida resolução, caso seja por meio de uma PPP e, na hipótese de ser adotada outra modelagem para contratação, recomenda-se o envio, a este Tribunal, de relatório circunstanciado indicando as justificativas para a alteração.

### **8.3 Acompanhamento do Processo nº TCE/011195/2015**

O Processo nº TCE/011195/2015 trata do acompanhamento da execução do Convênio nº 002/2014 e seus aditivos, conforme determinado nos itens 7 e 8 da Resolução nº 075/2015.

O referido convênio foi celebrado em 27/02/2014 entre a Desenhahia e o Estado da Bahia, através da Secretaria do Planejamento (Seplan), da Secretaria de Infraestrutura (Seinfra) e da Secretaria de Desenvolvimento Urbano (Sedur), com prazo inicial de dezoito meses. Após alterações promovidas pelos Terceiro e Quinto Termos Aditivos, a vigência foi ampliada para trinta e três meses.



O objeto do Convênio nº 002/2014 é a cooperação técnica e financeira para execução de estudos técnicos necessários à implementação do Plano de Desenvolvimento Socioeconômico da Macroárea de Influência da Ponte Salvador-Itaparica, no valor de R\$33.700.331,65.

Os estudos resultantes desse Convênio são:

- Estudos de Engenharia, inclusive projeto básico, no valor de R\$22.564.369,37;
- Estudos de Hidráulica Marítima, no valor de R\$3.776.900,00;
- Estudos Urbanísticos, no valor de R\$7.359.062,28.

Inicialmente, o exame deste Convênio foi realizado pela 3ª CCE com a cooperação dos técnicos da 7ª CCE, na Inspeção feita na Desenharia no exercício de 2014 (Processo TCE/013320/2014).

Naquela oportunidade a auditoria entendeu que o objeto pactuado portava os requisitos para a caracterização de convênio, nos termos do artigo 170, da Lei Estadual nº 9.433/05.

A execução financeira do Convênio não foi objeto de análise na inspeção de 2014, tendo em vista que ainda não haviam sido prestadas as contas. Contudo, foram realizadas análise da formalidade do Termo e do cumprimento dos requisitos para liberação dos recursos, além do exame das questões técnicas do Plano de Trabalho e dos produtos recebidos pelos convenientes pelos auditores da 7ª CCE, tendo sido observadas as seguintes falhas:

- Atraso na entrega dos produtos definidos no Plano de Trabalho;
- Não avaliação conjunta dos produtos técnicos contratados pelo Estado para a implantação do Projeto Sistema Viário Oeste – SVO;
- Não disponibilização do Registro de Responsabilidade Técnica dos profissionais envolvidos nos produtos do estudo urbanístico; e
- Deficiência na avaliação da Nota Técnica de acompanhamento do estudo de engenharia.



Após notificada, a Agência apresentou justificativas e documentos que foram analisados pela auditoria, entretanto, exceto pela apresentação do Registro de Responsabilidade Técnica dos profissionais envolvidos nos produtos do estudo urbanístico, não houve modificação do entendimento da auditoria.

No exame de Contas da Desenharia de 2014 foi examinada, pela 3ª CCE, a 1ª prestação de contas parcial dos Estudos Urbanístico, de Hidráulica Marinha e a 2ª do Estudo de Engenharia, quanto aos aspectos que envolveram a sua execução financeira, tendo sido verificada a sua regularidade.

Na Inspeção do exame de contas de 2015, foram apresentadas e analisadas a 2ª prestação de contas parcial referentes aos Estudos de Urbanismo e a 3ª do Estudo de Engenharia. Os exames abrangeram a análise dos documentos encaminhados nas referidas prestações de contas parciais, quanto ao cumprimento dos dispositivos legais, das formalidades e da execução financeira, especialmente os dispostos na Resolução TCE/Ba nº 144/2013, tendo sido verificada a regularidade dessas prestações de contas.

Após o mencionado exame, pode-se confirmar o atraso na entrega dos produtos definidos no Plano de Trabalho e, ainda, assinatura de aditivo de prorrogação após prazo contratual.

A Desenharia foi notificada e acatou as recomendações deste Tribunal ao celebrar o Quarto e o Quinto Aditivos, alterando os três planos de trabalho e ajustando-os às novas datas de entrega dos produtos contratados. Informou, ainda, que a Secretária de Planejamento, Coordenadora do Convênio, atestou que as alterações realizadas nesses planos foram adequadas, tempestivas e incapazes de comprometer a sincronia do Projeto SVO.

Sobre a assinatura de aditivo de prorrogação após prazo contratual, os argumentos apresentados não foram suficientes para a modificação do entendimento da auditoria.

De acordo com a 3ª CCE, até 06/03/2015, foram liberados R\$9.457.639,02, sendo R\$6.205.201,58 para os Estudos de Engenharia, R\$1.191.900,00 para os Estudos

de Hidráulica Marinha e R\$2.060.537,44 para os Estudos Urbanísticos. As referidas prestações de contas parciais foram examinadas quanto à execução financeira e ao cumprimento dos dispositivos legais e das formalidades, verificando-se a regularidade dos procedimentos, até onde os exames permitiram observar.

Quanto à adequação dos produtos relativos aos estudos técnicos contratados, foram enviados os referidos autos para a 7ª Coordenadoria de Controle Externo, para que se proceda à análise da adequação dos produtos e futuras prestações de contas a serem encaminhadas a este TCE.

O Processo nº TCE/011195/2015, na presente data, encontra-se nesta Coordenadoria, dentro do prazo de diligência.

## 9 CONCLUSÃO

Esta auditoria objetivou o acompanhamento da implantação do Sistema Viário do Oeste (SVO) - Ponte do Desenvolvimento, verificando a gestão dos Projetos Técnicos e da Modelagem do Edital para Licitação, quanto à legislação aplicável.

No decurso dos trabalhos de acompanhamento, foi lançado o Edital do Chamamento Público nº 001/2017 e, agindo de forma tempestiva, a equipe de auditoria verificou o descumprimento da legislação em vigor, no que tange à necessidade de publicação dos valores máximos de ressarcimento. Desta forma, solicitou esclarecimentos ao gestor, que, reconhecendo a irregularidade, republicou o edital com as devidas correções.

Em relação à modelagem econômica do Projeto SVO, verificou-se que continua a indefinição da forma de contratação, e que os estudos jurídico-econômico-financeiros, assim como os demais estudos, até então contratados, são passíveis de revisão e complementação, nos termos do edital do referido chamamento público.

Ante o exposto, considerando que existem ainda muitas indefinições com relação à forma de contratação da concessão, a auditoria, na hipótese de ser adotada outra

modelagem para contratação, recomenda o envio de relatório circunstanciado para este Tribunal, indicando as justificativas para a alteração. E, no caso de ser definida a Parceria Público-Privada como forma de modelagem, que sejam encaminhados a este Tribunal toda documentação referente ao planejamento, no mínimo, 90 dias antes da publicação do edital.

Ademais, sugere-se que os protocolos nºs TCE/011230/2015 e TCE/009251/2016, referentes aos trabalhos de acompanhamento dos exercícios de 2015 e 2016, sejam indicados no Proinfo como referentes ao presente protocolo.

Salvador, 06 de dezembro de 2017.

**Marcos André Sampaio de Matos**  
Coordenador de Controle Externo

**Heinz Ulrich Ruther**  
Gerente de Auditoria

**Dalva Andrade Erdens**  
Líder de Auditoria

**Fernando Libório Antunes Teixeira**  
Auditor de Contas Públicas

**Ricardo Dantas de Almeida**  
Auditor de Contas Públicas

## **Quadro de Assinaturas**

Este documento foi assinado eletronicamente por:

Marcos Andre Sampaio de Matos  
Coordenador de Controle Externo - Assinado em 06/12/2017

Heinz Ulrich Ruther  
Gerente de Auditoria - Assinado em 06/12/2017

Dalva Andrade Erdens  
Líder de Auditoria - Assinado em 06/12/2017

Fernando Liborio Antunes Teixeira  
Auditor de Contas Públicas - Assinado em 06/12/2017

Ricardo Dantas de Almeida  
Auditor de Contas Públicas - Assinado em 06/12/2017



Sua autenticidade pode ser verificada no Portal do TCE/BA através do QRCode ou endereço <https://www.tce.ba.gov.br/autenticacaocopia>, digitando o código de autenticação: KWNTU4ODE2