

PLANO DE TRABALHO ESPECÍFICO

DISTRIBUIÇÃO DE ATRIBUIÇÕES E RESPONSABILIDADES ENTRE O BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – “BNDES” E A EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S. A. – “EPL”.

1. IDENTIFICAÇÃO DO OBJETO

O presente Plano de Trabalho tem por objeto a distribuição de atribuições e responsabilidades entre o **BNDES** e a **EPL**, no âmbito do Acordo de Cooperação Técnica celebrado em 10 de setembro de 2018 para o planejamento e a estruturação de Projetos de Desestatização (doravante denominados “Desestatizações”), entendidos estes como concessões comuns, parcerias público-privadas e outros negócios público-privados, no setor de rodovias de responsabilidade da União Federal.

2. METAS A SEREM ATINGIDAS

Este Plano de Trabalho tem como objetivo estabelecer um Cronograma para os trabalhos de Desestatizações, incluindo os serviços necessários à execução do objeto, as especificações mínimas de produtos e serviços a serem prestados, bem como a viabilidade preliminar para a realização dos estudos técnicos, estabelecendo os critérios para a definição de lotes de trechos rodoviários.

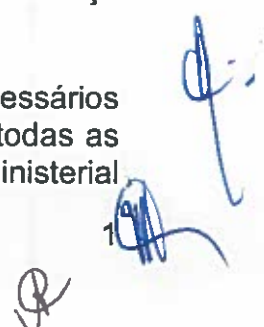
3. PERÍODO DE EXECUÇÃO

Até 36 (trinta e seis) meses, a contar da data de assinatura do Acordo de Cooperação Técnica, podendo ser prorrogado por mais 24 (vinte e quatro) meses, por interesse dos **Participes**, mediante justificativa apresentada com antecedência mínima de 30 (trinta) dias do término da vigência.

4. ATRIBUIÇÕES ADICIONAIS AO ACORDO DE COOPERAÇÃO

Além das atribuições gerais relacionadas na “Cláusula Segunda – Atribuições” do Acordo de Cooperação, também constituirá obrigação dos participes cumprir todos os procedimentos que serão definidos no modelo de governança previsto no âmbito do acordo de cooperação.

Caberá à EPL, com o apoio do BNDES, realizar os procedimentos necessários para que a elaboração dos Estudos Técnicos seja acompanhada em todas as suas etapas pela Comissão Permanente instituída pela Portaria Interministerial



nº 2, de 12 de junho de 2017, da Secretaria-Geral da Presidência da República e Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, publicada no D.O.U. de 13 de junho de 2017.

O referido acompanhamento terá o objetivo de discutir diretrizes para a estruturação de projetos referentes à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário que sejam compatíveis com a política setorial, visando à aprovação dos estudos de viabilidade nos termos da Portaria nº 961, de 24 de novembro de 2017, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, publicada no DOU de 27 de novembro de 2017.

Conforme definição do Poder Concedente, a EPL poderá subsidiar o processo de contratação dos estudos necessários para obtenção do licenciamento ambiental dos projetos.

5. INSTRUMENTO PARA A OBTENÇÃO DOS ESTUDOS TÉCNICOS NECESSÁRIOS PARA AS DESESTATIZAÇÕES

Conforme definido pelo poder concedente e expresso no Anexo 1 deste Plano de Trabalho, os trechos rodoviários foram agrupados em lotes referenciais¹, a fim de se obter ganhos de escala e maior eficiência para elaboração dos estudos. Considerando o total dos trechos objeto deste Plano de Trabalho (totalizando cerca de 5,6 mil km), descreve-se abaixo o modelo de trabalho para contratação e acompanhamento dos estudos.

Inicialmente, os trechos rodoviários foram agrupados, de maneira referencial, em subunidades de análise, chamadas de lotes de rodovias ou sistemas rodoviários, conforme abaixo:

Lote	Rodovias Priorizadas	Extensão (km)
Lote 01	BR-101 (BA-SE-AL-PE-PB-RN), BR-116-304 (CE-RN), BR-230 (PB) e BR-116 (BA-PE)	2.991
Lote 02	BR-158-392 (RS), BR-116-290 (RS) e BR-364 (MT-RO)	1.354
Lote 03	BR-020 (DF-GO-BA), BR-116 (MG) e BR-251 (MG)	1.337
TOTAL		5.681

Uma vez definidos os lotes, o BNDES será o responsável por adotar as medidas necessárias à contratação dos consultores que realizarão os estudos de cada um desses lotes. Os lotes deverão ser tratados de maneira individualizada e independente um dos outros. Dessa forma, para cada lote de rodovias haverá um contrato de prestação de serviços técnicos respectivo.

¹ Diz-se referencial a divisão de lotes, pois esta poderá ser modificada por ocasião do procedimento licitatório a ser conduzido pelo BNDES, de modo a preservar a competitividade e atender à legislação de contratações administrativas aplicável.

Os estudos técnicos necessários para as Desestatizações serão obtidos mediante procedimento licitatório, de preferência, na modalidade de licitação denominada pregão, conforme previsto no inciso IV, do art. 32 da Lei nº 13.303 de 30 de junho de 2016.

Para a realização dos estudos, os consultores desenvolverão os trabalhos em duas fases, Fase 1 e Fase 2. Na Fase 1, serão desenvolvidos os produtos e serviços necessários à elaboração de relatório com a proposição de modelo de negócios, o qual indicará, dentre as alternativas possíveis, o modelo mais adequado para a concretização das desestatizações.

Na Fase 1, serão desenvolvidos os estudos necessários para subsidiar a decisão do governo federal em seguir adiante com as concessões rodoviárias. O Poder Concedente poderá aprovar de forma integral ou parcial a proposição do modelo de negócios elaborada na Fase 1. Nota-se, portanto, que durante essa fase, o lote de rodovias será analisado para proposição de divisão em trechos rodoviários, cada qual com o seu modelo de negócios, que pode consistir em concessão comum ou parceria público-privada². Fazem parte da Fase 1 produtos como planejamento dos serviços técnicos, estudo preliminar de demanda, engenharia (incluindo modelo operacional) e socioambiental, avaliação econômico-financeira preliminar, incluindo análise de custo e benefício e *Value for Money*, e relatório de proposição de modelo de negócios.

Com as informações obtidas na Fase 1 e suporte do BNDES e da EPL, o Poder Concedente decidirá quais concessões e/ou PPPs serão objetos de estudos na Fase 2. Para o início da Fase 2, que pode ser total ou parcial, de acordo com o que foi aprovado pelo Poder Concedente, o BNDES será notificado, e, por sua vez, irá autorizar os consultores a iniciar a Fase 2.

A Fase 2 tem como objetivo apoiar a estruturação até a licitação das concessões rodoviárias pelo Poder Concedente. Nessa fase, serão realizados os estudos de viabilidade que darão suporte ao certame licitatório. Fazem parte da Fase 2 produtos como estudo de demanda, engenharia (incluindo modelo operacional) e socioambiental da concessão, avaliação econômico-financeira, incluindo análise de custo e benefício e *Value for Money*, e apoio ao Leilão.

6. PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DAS DESESTATIZAÇÕES

De acordo com os dados do Sistema Nacional de Viação (SNV) disponibilizados pelo DNIT (ano base 2017), as rodovias a serem estudadas estão majoritariamente na Região Nordeste, sendo a Bahia o estado com a maior extensão (29,7% do total),

² São exemplos possíveis de proposição de concessão para um lote genérico composto por três rodovias: i) três rodovias sob um única concessão; ii) três concessões simples iii) uma PPP para uma rodovia e duas concessões comuns para duas rodovias; iv) uma rodovia dividida em duas concessões e uma PPP para as outras duas rodovias.

enquanto a Região Sul possui a menor extensão, com 550 km (9,7% do total). A tabela abaixo consolida as principais informações de extensão por região e por estado.

Região	UF	Extensão (km)	% do Total
Nordeste	BA	1.687	29,7%
	RN	401	7,1%
	PE	280	4,9%
	PB	255	4,5%
	AL	248	4,4%
	CE	215	3,8%
	SE	206	3,6%
Nordeste Total		3.293	58,0%
Centro-oeste	GO	253	4,4%
	MT	100	1,8%
	DF	32	0,6%
Centro-oeste Total		385	6,8%
Norte	RO	704	12,4%
Norte Total		704	12,4%
Sudeste	MG	750	13,2%
Sudeste Total		750	13,2%
Sul	RS	550	9,7%
Sul Total		550	9,7%
Total		5.681	100,0%

Em relação às características, as rodovias são pavimentadas (PAV) ou duplicadas (DUP). De acordo com a classificação do DNIT, rodovia pavimentada se refere à rodovia com revestimento superior, ou seja, rodovias implantadas que apresentam sua superfície com pavimento asfáltico, de concreto cimento ou de alvenaria poliédrica. Já as rodovias duplicadas são aquelas formadas por duas pistas com duas ou mais faixas para cada sentido, separadas por canteiro central, por separador rígido ou, ainda, com traçados separados.

As rodovias objeto de estudo são prioritariamente pavimentadas, com um total de 4.811 km ou 84,7% do total. As duplicadas representam 15,3% do total, com 871 km. A tabela abaixo detalha a classificação, discriminadas pelos respectivos lotes abertos por rodovias.

Lote	Superfície Federal	Rodovia	Extensão (km)	% do Total
Lote 1	DUP	BR-101-BA-SE-AL-PE-PB-RN	535	9,4%
		BR-116-304-CE-RM	92	1,6%
		BR-230-PB	128	2,2%
	DUP Total		755	13,3%
	PAV	BR-101-BA-SE-AL-PE-PB-RN	1.300	22,9%
		BR-116-304-CE-RM	441	7,8%
BR-116-BA-PE		495	8,7%	
PAV Total		2.236	39,4%	
Lote 2	DUP	BR-116-290-RS	24	0,4%
		BR-364-MT-RO	60	1,1%
	DUP Total		84	1,5%
	PAV	BR-116-290-RS	205	3,6%
		BR-158-392-RS	321	5,7%
		BR-364-MT-RO	744	13,1%
PAV Total		1.270	22,4%	
Lote 3	DUP	BR-020-DF-GO-BA	32	0,6%
	DUP Total		32	0,6%
	PAV	BR-020-DF-GO-BA	555	9,8%
		BR-116-MG	409	7,2%
		BR-251-MG	342	6,0%
PAV Total		1.305	23,0%	
Total DUP			871	15,3%
Total PAV			4.811	84,7%
Total			5.681	100,0%

6.1. Possibilidade de expansão dos lotes

Geralmente, os estudos de viabilidade para concessão de rodovias, quando em fase de elaboração, consideram um sistema rodoviário pré-definido, não havendo possibilidade de inclusão de novos trechos. No entanto, o presente Plano de Trabalho tem como um dos objetivos o desenvolvimento de produtos e serviços necessários à elaboração de relatório com a proposição de modelo de negócios, o qual indicará, dentre as alternativas possíveis, o modelo mais adequado para a concretização das desestatizações (Fase 1) que será detalhada em fase posterior (Fase 2).

Portanto, é fundamental que o Plano de Trabalho Específico preveja a possibilidade de estudo de trechos adicionais complementares aos indicados inicialmente pelo Poder Concedente, com o objetivo de incluí-los na futura delegação do sistema rodoviário ou, ao menos, fornecer informações a entes subnacionais de modo a permitir investimentos rodoviários de maneira

integrada³. Dessa forma, busca-se que as rodovias que interceptam o sistema rodoviário concedido tenham qualidade e segurança com níveis de serviço equivalentes⁴, ainda que estejam sob a competência de diferentes entes públicos.

Assim, vislumbrando a necessidade de se incorporar aos estudos a serem contratados pelo BNDES, trechos rodoviários que tenham sinergia com os previstos nos Lotes citados no item 5, deverá ser previsto que, até a aprovação do **MODELO DE NEGÓCIOS** pelo Poder Concedente, ainda na Fase 1, sejam possíveis acréscimos no escopo das rodovias elencadas nos Lotes mencionados no item 5.

De acordo com análise técnica realizada pela EPL, foram identificados trechos adjacentes (extensões ou cruzamentos) que possuem sinergia com o conjunto de rodovias ora proposto. Assim, os estudos buscam estabelecer consistência logística em termos de formação de corredores de transporte, levando-se em consideração os seguintes conceitos: i) integração com a malha rodoviária concedida; ii) gargalos identificados no Plano Nacional de Logística (PNL); iii) complementação da adequação de capacidade de eixo estruturante; iv) importância logística; e v) rodovia com tráfego expressivo acessando capitais.

Dessa forma, além de eventuais necessidades pontuais (como retornos, acessos, etc.), foram identificadas, de forma não exaustiva, as seguintes rodovias com potencial de complementariedade às que são objeto do estudo.

Lote	Trechos com potencial de complementariedade	Extensão (km)
Lote 1	BR-104(AL), BR-116(CE), BR-116(PB), BR-116(PE), BR-235(SE), BR-316(AL), BR-324(BA)	683
Lote 2	BR-116(RS), BR-158(RS), BR-158(SC), BR-163(PR), BR-163(SC), BR-282(SC)	933
Lote 3	BR-060/364(GO/MT), BR-365(MG)	1.309
Total		2.925

³ Importante lembrar a possibilidade de transferência de trechos entre entes públicos, seja por absorção pela União de trechos coincidentes ou transferência da administração mediante a celebração de convênios. E, ainda que não seja possível implementar tais mecanismos de cooperação federativa, sempre restará a alternativa de compartilhamento de informações com os entes subnacionais para que estes possam realizar as intervenções necessárias.

⁴ Por exemplo, na concessão Rio-Teresópolis (CRT), o trecho de um quilômetro que sai da via principal até a entrada do Parque Nacional Serra dos Órgãos não foi enquadrado no escopo dos estudos para concessão. Hoje seu nível de qualidade é muito diferente dos 142,5 quilômetros da CRT.

Abaixo são destacados a extensão de cada lote e a possibilidade de expansão com a inclusão de novas rodovias.

Lote	Extensão original [A] (km)	Possibilidade de Expansão [B] (km)	[B] / [A] (%)
Lote 1	2.991	683	22,8%
Lote 2	1.354	933	68,9%
Lote 3	1.337	1.309	97,9%
Total	5.681	2.925	51,5%

A partir da análise da tabela, percebe-se que a necessidade de flexibilidade por lote chega a 97,9% no Lote 3. Entretanto, tal valor, se utilizado, poderia representar dificuldade de precificação e gestão dos contratos com os consultores.

Tendo em vista, por um lado, os benefícios da possibilidade de expansão dos lotes com a inclusão de novas rodovias, inclusive durante o período de estudos, mas atentando, por outro lado, para os riscos associados à possibilidade de expansão demasiada da extensão original, entende-se que o acréscimo máximo por lote deve-se limitar a 30% de sua extensão original.

7. ETAPAS DE EXECUÇÃO

a) As atividades dos partícipes previstas até a contratação das Consultorias Especializadas para realização dos estudos serão executadas de acordo com as etapas e o cronograma tentativo apresentados a seguir:

Atividades	Prazo
1) Conclusão da pesquisa de preços e da(s) minuta(s) de Termo(s) de Referência	11/01/2019
2) Aprovação da(s) minuta(s) de Termo(s) de Referência	31/01/2019
3) Publicação do Edital	15/02/2019
4) Realização do(s) Pregão(ões)	28/02/2019
5) Assinatura do contrato com a(s) Consultoria(s) Especializadas para realização dos estudos	29/03/2019

b) Os serviços necessários à desestatização dos empreendimentos no setor de infraestrutura objeto do ACT serão executados de acordo com as seguintes etapas:

FASES	ETAPAS	PRAZOS ESTIMADOS* (dias corridos)
Fase 1	Plano de Trabalho	30
	Estudos da Fase 1	90
	Modelagem da Fase 1	60
Decisão do Poder Concedente e indicação de estudos para início da Fase 2		
Fase 2	Estudos da Fase 2	180
	Modelagem da Fase 2**	60
	Apoio ao Leilão	30

* A contagem dos prazos referentes às etapas começará na data de autorização do BNDES para início da atividade.

* Na Fase 2 também estão compreendidos o apoio em Roadshows e reuniões com investidores; a realização de ajustes nos estudos até a realização do Leilão e o apoio às consultas e audiências públicas.

** Documentos que tratam do Mapeamento de Riscos, Modelo de Garantias e *Value for Money* estarão na Etapa de Modelagem da Fase 2.

Destaca-se ainda que, ao longo das duas fases, serão prestados serviços de natureza contínua, quais sejam: i) Gerenciamento do Projeto; e ii) Assessoria Jurídica.

8. PRODUTOS E SERVIÇOS ESPERADOS

A seguir, são discriminados os produtos e serviços que deverão ser apresentados:

8.1. Planejamento dos Serviços Técnicos: tem por objetivo mostrar como o Consórcio vai gerir o projeto, com apresentação de frentes de trabalho, cronograma e estratégias de execução, obedecendo os critérios, preceitos e a uniformização a ser exigida por BNDES/EPL.

8.2. Dimensionamento da Demanda (Estudo de Tráfego): tem por objetivo precípuo embasar a projeção de receita potencial da concessão, a previsão dos ciclos de manutenção do pavimento, o dimensionamento de praças de pedágio, assim como os demais investimentos e serviços diretamente influenciados pelo elemento tráfego.

8.3. Estudos Socioambientais: deverá apresentar os principais componentes ambientais e sociais de interesse, mapeamento dos

riscos socioambientais e estratégias de licenciamento ambiental e execução das ações ambientais necessárias, bem como sua precificação, para suporte à estruturação da concessão, conforme Termo de Referência aprovado pela Comissão Permanente de Obras Rodoviárias do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

8.4. Cadastro Inicial da Rodovia: deverá caracterizar, por meio de fichas e diagramas unifilares, os vários elementos presentes no sistema rodoviário.

8.5. Frente de Serviços Iniciais: deverá abordar os trabalhos a serem realizados pela futura concessionária durante o início da concessão, de acordo com os estudos de engenharia, com o objetivo de prover a recuperação emergencial mínima para a reabilitação funcional do trecho da rodovia.

8.6. Frente de Recuperação: deverá especificar os serviços e obras a serem realizados pela concessionária a partir do término dos Trabalhos Iniciais, de acordo com os estudos de engenharia, objetivando prover reabilitação estrutural e funcional do sistema viário existente, levando-o à plena condição de utilização, segundo os parâmetros de desempenho adotados.

8.7. Frente de Ampliação da Capacidade e Melhorias: deverá apresentar o conjunto de Melhorias e Ampliação de Capacidade que serão necessários no Sistema Rodoviário, ao longo do tempo da concessão. A análise da capacidade da via será o norteador para a implementação das melhorias ao longo do tempo. Para tanto, essa análise de capacidade da via para determinação do nível de serviço, feita para todo o período de concessão e contemplando as taxas de crescimento de tráfego, deverá ser desenvolvida por meio da ferramenta *Highway Capacity Software* – HCS, baseado no *Highway Capacity Manual* - HCM 2010 ou posterior, sendo obrigatória a disponibilização de todos os dados de entrada à EPL.

8.8. Frente de Manutenção Preventiva: deverá descrever os elementos da rodovia objeto de trabalhos de manutenção e aqueles objeto de trabalhos de conservação, segundo os parâmetros técnicos e de desempenho determinados. Visando demonstrar, ao longo do tempo, o alcance e manutenção dos parâmetros de conforto e trafegabilidade, deverá ser apresentada simulação por meio da ferramenta *Highway Development and Management Model* HDM-4 ou equivalente, sendo obrigatória a disponibilização de todos os dados de entrada.

8.9. Modelo Operacional: deverá conceituar e dimensionar os serviços, equipamentos e sistemas necessários à operação da rodovia e ao atendimento aos usuários.

8.10. Modelagem Econômico-Financeira: tem por objetivo consolidar os resultados financeiros intertemporais derivados dos produtos

anteriormente apresentados, cujo resultado final será a indicação do melhor modelo de viabilidade técnica, econômica e financeira a ser adotado no processo de delegação.

8.11. Avaliação Custo-Benefício e Value for Money: tem por finalidade avaliar os resultados econômicos proporcionados pelos projetos propostos para auxiliar o processo de tomada de decisão pelo Poder Concedente.


8.12. Apoio Jurídico: engloba o acompanhamento e o assessoramento jurídico para adequação dos documentos editalícios.

8.13. Programa de Exploração da Rodovia: deverá descrever os objetivos, princípios e mecanismos para o alcance dos objetivos da concessão rodoviária, caracterizando os serviços, obras, equipamentos, instalações e sistemas necessários à implantação do sistema operacional da rodovia durante o contrato de concessão.

9. APROVAÇÃO DOS PARTICIPES

Aprovo os termos deste instrumento

Brasília/DF, 21 de dezembro de 2018.



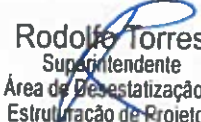
MAURICIO PEREIRA MALTA
Diretor de Gestão
EPL



Adailton Cardoso Dias
Diretor de Planejamento
EPL



Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social




Rodolfo Torres
Superintendente
Área de Desestatização e
Estruturação de Projetos

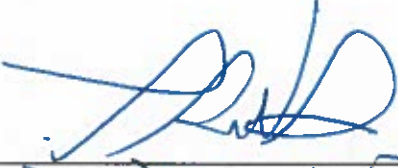


Lidiane Delesderrier Gonçalves
Chefe de Departamento
ADEP/DEPROF

Testemunhas:



Nome: ADRIANA S.F.A. CARVALHO
CPF: 365.100.841-04



Nome: PAULO ROBERTO N. FIRZATO
CPF: 398.735.527-15

ANEXO 1

Relação de Rodovias definidas pelo Poder Concedente que serão objeto de estudo:

Rodovias Priorizadas	Início	Término	Extensão (km)
BR-101 (BA-SE-AL-PE-PB-RN)	Divisa ES/BA	Natal (RN)	1.835
BR-116-304 (CE-RN)	Natal (RN)	Fortaleza (CE)	533
BR-230 (PB)	João Pessoa	Campina Grande	128
BR-020 (DF-GO-BA)	Planaltina (DF)	Barreiras (BA)	587
BR-116 (MG)	Governador Valadares	Divisa MG/BA	409
BR-251 (MG)	Montes Claros	Entr. BR-116	342
BR-116 (BA-PE)	Feira de Santana (BA)	Salgueiro (PE)	495
BR-158-392 (RS)	Panambi (RS)	Santana da Boa Vista (RS)	321
BR-116-290 (RS)	Camaquã (RS)	Pântano Grande (RS)	229
BR-364 (MT-RO)	Comodoro (MT)	Porto Velho (RO)	804
TOTAL			5.681