



ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

**SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO – SEP
SUBSECRETARIA DE ESTADO DE CAPTAÇÃO DE RECURSOS - SUBCAP**

**SECRETARIA DE MOBILIDADE E INFRAESTRUTURA
DEPARTAMENTO DE EDIFICAÇÕES E DE RODOVIAS**

BANCO MUNDIAL

Programa Brasil de Gestão Proativa, Inclusiva, Segura e Resiliente de Ativos Rodoviários – Fase 2 – Espírito Santo
P500469

PROATIVA - ES

ESTRATÉGIA DE AQUISIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO DO PROJETO (EAPD)

Dezembro/2024

Sumário

1. INTRODUÇÃO.....	4
1.1 Visão Geral do Projeto.....	4
2. VISÃO GERAL DO PAÍS, DO PROJETO E DO MERCADO	13
a. Contexto Operacional.....	13
a1. Aspectos de Governança	15
a2. Aspectos Econômicos	17
a3. Aspectos de Sustentabilidade.....	18
a4. Aspectos Tecnológicos.....	19
b. Avaliação da Capacidade do Mutuário e da UGP.....	20
b1. Experiência	21
b2. Capacidade de gestão de contratos	23
b3. Gestão de reclamações e sistemas de resolução de litígios.....	23
c. Análise de Mercado	24
c1. Escopo das Aquisições	24
3. ANÁLISE DE RISCO DAS AQUISIÇÕES	28
a. Tabela de Riscos.....	28
b. Matriz Scatter	29
c. Matriz Kraljic.....	30
4. OBJETIVOS DE AQUISIÇÕES (QUE ACOMPANHAM OS OBJETIVOS DO PROJETO).....	31
Contratos e custos estimados	33
5. ABORDAGEM DE AQUISIÇÃO RECOMENDADA PARA O PROJETO	35
7. ARRANJO PREFERENCIAL PARA ATIVIDADES DE BAIXO VALOR E BAIXO RISCO	42
8. RESUMO DA EAPD PARA APOIAR A PREPARAÇÃO DO PAD PELO BANCO	45

ABREVIações E SIGLAS

BIM	Modelagem de Informação de Construção
BIRD	Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento
CNT	Confederação Nacional de Transportes
CREMA	<i>Contratos de Reabilitação e Manutenção</i> - Performance-based Contracts for Rehabilitation and Road Maintenance
DBM	Design-Build-Management
DER-ES	<i>Departamento de Estradas de Rodagem do Espírito Santo</i> – Department of Highways of Espírito Santo
DETRAN	<i>Departamento Estadual de Trânsito</i> – Departamento Estadual de Trânsito
ES	Espírito Santo
ESIA	Estudo de Avaliação de Impacto Ambiental e Social
ESS6	Norma Ambiental e Social 6
FMEE	Estrutura de Gestão Ambiental e Social
FSE	Quadro Ambiental e Social
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IOPES	Instituto de Obras Públicas do Estado do Espírito Santo
PBC	Contrato baseado em desempenho / Condições baseadas em desempenho
PCM	Mobilização de Capital Privado
PMBOK	Guia do Conhecimento em Gerenciamento de Projetos
PNATRANS	<i>Plano Nacional para Redução de Mortes e Lesões no Trânsito</i>
PPP	Parceria Público-Privada
PPSD	Estratégia de Aquisição de Projetos para o Desenvolvimento
SEAMA	<i>Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Recursos Hídricos</i>
SECONT	Secretaria de Estado de Controle e Transparência
SEFAZ	Secretaria da Fazenda
SEMOBI	Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura
SEP	Secretaria de Estado de Economia e Planejamento
SIGA	Sistema Integrado de Gestão Administrativa do <i>Governo do Estado do Espírito Santo</i>
STEM	Carreiras relacionadas às áreas de Ciência, Tecnologia, Engenharia e Matemática
STN	Secretaria do Tesouro Nacional
SUBCAP	Subsecretaria de Estado de Captação de Recursos
VBG	Violência baseada em gênero

1. INTRODUÇÃO

1.1 Visão Geral do Projeto

País:	Brasil
Nome Completo do Projeto:	Programa Brasil de Gestão Proativa, Inclusiva, Segura e Resiliente de Ativos Rodoviários – Fase 2 – Espírito Santo
Valor Financiado (\$):	USD 162.400.000,00
Número do Projeto:	P500469
Resumo dos Objetivos de Desenvolvimento do Projeto:	Melhorar o acesso ao transporte sustentável, seguro e resiliente em áreas selecionadas do Estado do Espírito Santo

O objetivo deste Estudo é demonstrar a potencialidade de governança do programa de manutenção de estradas de rodagem pavimentadas e implantação de contornos viários, sob jurisdição do Governo Estadual, constantes do Sistema Rodoviário Estadual.

Este Estudo está referenciado a avaliação do contexto resultante da aplicação do valor financiado pelo Banco em USD 162.400.000. Entretanto vale registrar que o empreendimento é composto por uma estrutura financeira que contempla a necessidade de uma contrapartida local de USD 40.600.000 a ser aplicada: Subcomponente 1.2— CREMA-PPP: Estruturação e pagamentos para empreiteiros após a realização do PBC em CREMAs seguros e resilientes de longo prazo (mais de 20 anos) usando o regulamento PPP para estradas estaduais selecionadas e; Subcomponente 3.2 – melhorias na segurança rodoviária ao longo de seções selecionadas de corredores rodoviários estaduais urbanizados.

Além deste valor de contrapartida o PAD registra a expectativa da participação de contrapartida do capital da iniciativa privada estimado em USD 4.600.000 (Subcomponente 1.1) e USD112.400.000 (Subcomponente 1.2), perfazendo um montante de Programa para esta Fase 2 = USD 320.000.000 (referência Brasil, citação PAD e Ajuda Memória da Missão de Preparação do Programa no período de 04 a 06 março de 2024).

A infraestrutura rodoviária do Estado conta com rodovias federais, federais delegadas, estaduais e municipais, interligando todos os municípios com vias pavimentadas. Conforme o SRE– outubro/2022 (Sistema Rodoviário Estadual) do DER-ES, a rede rodoviária é de 32.731,372 km de vias. Deste total, 6.513,053 km são de rodovias estaduais, de responsabilidade do Estado e do DER-ES, órgão rodoviário, conforme competências estabelecidas na Lei Complementar nº 926/20219. A malha pavimentada estadual é de aproximadamente 3.862,02 km de rodovias.

A resiliência da infraestrutura rodoviária frente a eventos climáticos extremos será de extrema importância para salvar vidas e o crescimento econômico do Estado. Desta forma, esta transformação da infraestrutura é adequada no momento em que a malha viária, um dos maiores patrimônios do Estado, já mostra sinais claros de saturação em diversos segmentos, comprometendo a qualidade dos serviços, em especial, na segurança ao usuário e nos custos de transporte decorrentes da qualidade dos pavimentos. Por isso, é importante avançar com um Programa que modernize a mobilidade do Estado e melhore a acessibilidade a empregos e aos serviços do

Estado para a população, com a melhora da sustentabilidade, da resiliência as mudanças do clima e da segurança viária.

Por meio desse Programa se propõe a enfrentar os seguintes problemas:

- A crescente deterioração do patrimônio rodoviário estadual;
- A deficiência de recursos para a manutenção de rodovias estaduais;
- A deterioração da malha rodoviária em função da ocorrência de eventos climáticos extremos;
- O aumento do tráfego pesado em centros urbanos regionais;
- O elevado índice de mortes por acidentes de trânsito no Estado.

Os resultados esperados desta operação incluem:

- Recuperar e manter em condições adequadas a malha rodoviária objeto do Programa;
- Realizar a modelagem e a estruturação de Parceria Público Privada (PPP) ou Concessões patrocinadas ou administrativas, com duração de até 25 anos;
- Tornar as rodovias objeto do programa mais resilientes à ocorrência de eventos climáticos extremos;
- Implantar contornos rodoviários urbanos para reduzir o tráfego de passagem pelas cidades contempladas pelo Programa;
- Tornar as rodovias objeto de recuperação mais seguras, introduzindo nos Projetos de recuperação e de manutenção, conceitos de segurança viária para redução de acidentes, com aplicação da metodologia iRAP.

A seguir a descrição dos projetos e exigências aos fornecedores, incluindo a estimativa de custo.

Componente 1. Manutenção proativa baseada em um modelo CREMA de longo prazo (8–25 anos) usando PBCs.

O custo total estimado é de 243,2 milhões de dólares, incluindo 91,6 milhões de dólares em financiamento do Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), 34,6 milhões de dólares de financiamento de contrapartida e 117 milhões de dólares do PCM.

Subcomponente 1.1.- Manutenção proativa CREMA-DBM: Contratos de gestão rodoviária segura e resiliente de longo prazo para corredores rodoviários estaduais

(Custo estimado de US\$ 96,2 milhões; US\$ 91,6 milhões em financiamento do BIRD e US\$ 4,6 milhões do PCM) Este subcomponente consistirá na implementação de PBCs CREMA-DBM de longo prazo (08 a 10 anos) para pelo menos 250 km de estradas estaduais divididos em três lotes. Os lotes selecionados foram priorizados com base no menor Índice de Desenvolvimento Humano dos municípios conectados, no elevado número de acidentes rodoviários e na alta vulnerabilidade climática – seja por causa de deslizamentos de terra e inundações, ou potencial erosão costeira. Outras estradas já foram identificadas para lotes adicionais do CREMA-DBM se o orçamento estiver disponível – seja através de Financiamento Adicional ou de poupanças do projeto durante a implementação. Os contratos PBC incluirão projetos finais, reabilitação e melhorias na resiliência climática/segurança rodoviária, conforme necessário, bem como manutenção periódica/rotina. Os lotes rodoviários selecionados são fornecidos na Tabela 01 e mostrados na figura 01 . A melhoria da segurança rodoviária centrar-se-á nos aglomerados urbanos servidos pelas estradas com desenhos que considerem as necessidades específicas de gênero e a acessibilidade universal. Além disso, os planos de gestão e resposta à

resiliência climática serão integrados nos contratos, ¹juntamente com trabalhos de melhoria da adaptação climática. Ao longo dos quase 250 km de estradas selecionadas, estimam-se pelo menos 50 melhorias pontuais: 25 para segurança rodoviária – incluindo fiscalização do trânsito, e 25 para resiliência climática.

Tabela 01 – Trechos selecionados – obras de recuperação funcional de rodovias

Trechos Selecionados – Obras de recuperação funcional

Rodovia	Trecho	Extensão (km)	Lote
ES - 080	Cariacica – Entr. ES-120 (para BR-101)	4.493	1
ES - 080	Entr. ES-120 (para BR-101) - Entr. ES-264 (A) (Santa Leopoldina)	25.731	1
ES - 080	Entr. ES-261 (A) (Penha) - Entr. ES-261 (B) (Santa Teresa)	6.185	1
ES - 261	Entr. ES-080 (B) (para Santa Leopoldina) - Entr. BR-101 (Fundão)	21.611	1
ES - 264	Entr. ES-355 (Santa Maria do Jetibá) - Entr. ES-080 (A) (Santa Leopoldina)	33.943	1
ES - 185	Divisa ES/MG - Entr. BR-262 (A) (para Ibatiba)	6.191	2
ES - 185	Entr. BR-262 (B) - Entr. ES-379 (A)	9.831	2
ES - 185	ES-379 (A) - ES-379 (B)	2.4000	2
ES - 185	Entr. ES-379 (B) (Iúna) - Ibitirama	33.469	2
ES - 190	Pedra Roxa - Entr. ES-493 (p/ Divino São Lourenço)	21.344	2
ES - 190	Entr. ES-493 (p/ Divino São Lourenço) - Entr. ES-495 (p/ Pedra Menina)	12.693	2
ES - 190	Entr. ES-495 (p/ Pedra Menina) – Entr. BR-482 (Divisa ES/MG) (Dores do Rio Preto)	9.076	2
ES - 060	Entr. ES-146 (Acesso) (Anchieta) - Entr. ES-375 (Piúma)	9.114	3
ES - 060	Entr. ES-375 (Piúma) - Entr. ES-480 (Contorno de Itaipava)	4.597	3
ES - 060	Entr. ES-480 (Contorno de Itaipava) - Itaipava	1.839	3
ES - 060	Itaipava - Entr. ES-060 (Acesso) (para Itapemirim)	6.043	3
ES - 060	Entr. ES-060 (Acesso) (para Itapemirim) - Entr. ES-487 (Barra do Itapemirim)	4.059	3
ES - 060	Entr. ES-490 - Lagoa D'Antas	5.505	3
ES - 060	Lago D'Antas - Entr. ES-145 (Planejado)	11.415	3
ES - 060	Entr. ES-145 (Planejado) – Marobá	2.452	3
ES - 060	<u>Marobá - Entr. ES-162/ES-297 (Campo Novo) Balança</u>	5.441	3
ES - 375	Entr. BR-101 (C) (para Piúma) - Entr. ES-060 (Piúma)	8.615	3
TOTAL		246.047	

¹ Incluindo manuais para os empreiteiros reduzirem a vulnerabilidade climática ao longo do período de contratação. Essas atividades incluem a realização de manutenção recorrente para melhorar a resiliência climática.



Figura 01 – Plano de intervenções do Programa

No componente 1 estão previstas as contratações a seguir relacionadas:

- 1.1.1 - Projeto e obras de recuperação e manutenção de rodovias remunerados por desempenho – Lote 1 , incluindo análise de resiliência climática e segurança viária.**
- 1.1.2 - Projeto e obras de recuperação e manutenção de rodovias remunerados por desempenho – Lote 2, incluindo análise de resiliência climática e segurança viária.**
- 1.1.3 - Projeto e obras de recuperação e manutenção de rodovias remunerados por desempenho – Lote 3, incluindo análise de resiliência climática e segurança viária.**
- 1.1.4 – Contratação de Serviços de Consultoria de apoio técnico à Supervisão de Obras.**
- 1.1.5 - Anteprojeto de recuperação e manutenção de rodovias remuneradas por desempenho Lote 3.**

Subcomponente 1.2— Manutenção proativa CREMA-PPP: Contratos baseados em desempenho de longo prazo usando a modalidade PPP para estradas estaduais seguras e resilientes selecionadas

(Custo estimado de US\$ 147 milhões, US\$ 34,6 milhões para estruturação e pagamentos cobertos por financiamento de contrapartida e US\$ 112,4 milhões de PCM).

Pelo menos um contrato de PPP será estruturado durante a implementação do projeto. A estruturação da PPP seguirá um precedente, a BA-052, a primeira PPP estruturada com o apoio do Banco onde o setor público paga parte do reembolso do financiamento do contrato. A seleção de estradas para contratos de PPP versus CREMA-DBM é determinada pelas condições da estrada, pelos níveis de tráfego e pela maturidade do projeto. O lote selecionado para o contrato de PPP proposto possui alto volume de tráfego, o que exige grande CAPEX. Os pagamentos diretos à concessionária pelo Governo do ES serão contabilizados como financiamento de

contrapartida durante o cronograma de implementação do projeto, enquanto o investimento inicial de capital privado na reabilitação (CAPEX) feito pela concessionária será contabilizado como PCM. O custo para realizar as atividades de reabilitação e melhoria está estimado em 99,4 milhões de dólares para uma extensão de aproximadamente 180 km. As melhorias na segurança rodoviária e na adaptação climática, juntamente com pequenos aumentos na capacidade para evitar estrangulamentos, serão integradas no contrato de PPP de 20 ou 25 anos. O período de reabilitação das estradas, que não terá quaisquer pagamentos do Governo e exigirá financiamento privado, durará entre dois ou três anos. Contratos adicionais de PPP poderão ser estruturados durante a implementação do projeto, permitindo maiores volumes de investimentos de capital privado. Os trechos pré-selecionados são fornecidos na Tabela 2 e mostrados na figura 2.

Tabela 02 – Trechos pré-selecionados – Parceria Público Privada (PPP)

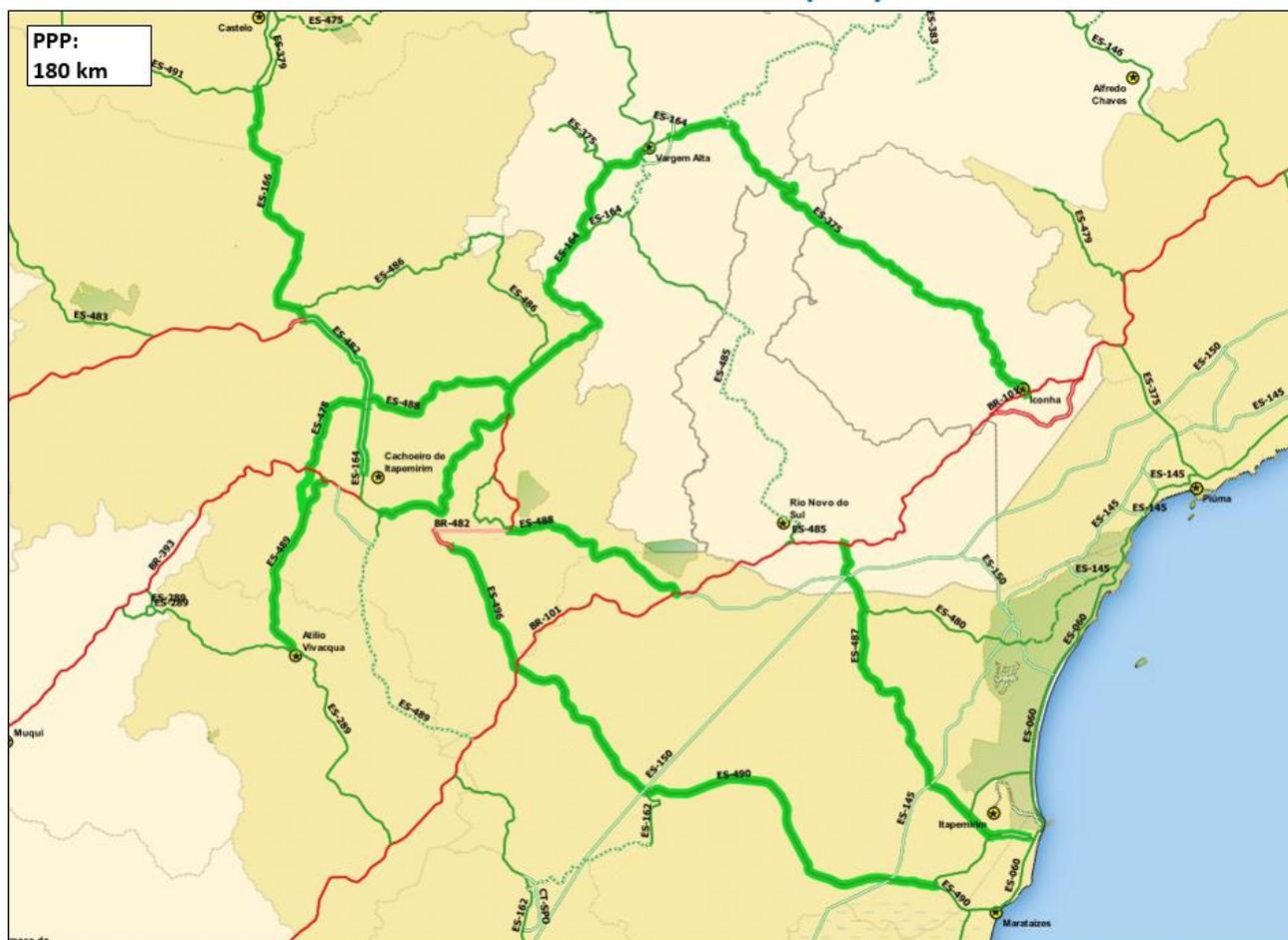
Trechos pré-selecionados – Parceria Público Privada*

Rodovia	Trecho	Extensão (km)	Lote
ES - 375	Entr. ES-485 - Entr. ES-383	5.332	PPP
ES - 375	Entr. ES-383 - Princesa	8.071	PPP
ES - 375	Princesa - Entr. Estrada Municipal (para Campinho)	11.026	PPP
ES - 375	Entr. Estrada Municipal (para Campinho) – Entr. BR-101 (Iconha)	7.849	PPP
ES - 487	Entr. BR-101 (para Rio Novo do Sul) - Entr. ES-480	4.135	PPP
ES - 487	Entr. ES-480 - Entr. ES-060 (Acesso)	14.372	PPP
ES - 487	Entr. ES-060 (Acesso) - Entr. ES-490 (Itapemirim)	1.696	PPP
ES - 487	Entr. ES-490 (Itapemirim) - Início da Pista Dupla	0,533	PPP
ES - 487	Início da pista dupla - Fim da pista dupla	1.443	PPP
ES - 164	Entr. ES-375 (Vargem Alta) - Entr. ES-375 (para Prosperidade)	2.188	PPP
ES - 164	Entr. ES- 375 (para Prosperidade) - Entr. ES-164 (Acesso) (para Jaciguá)	4.287	PPP
ES - 164	Entr. ES-164 (Acesso) (para Jaciguá) - Entr. ES-486 (Soturno)	12.149	PPP
ES - 164	Entr. ES-486 (Soturno) - Entr. ES-488 (A) (Santa Rosa)	1,750	PPP
ES - 164	Entr. ES-488 (A) (Santa Rosa) - Entr. ES-488 (B)	1.481	PPP
ES - 164	Entr. ES-488 (B) - Entr. ES-496 (para Safra)	5.000	PPP
ES - 164	Entr. ES-496 (para Safra) - Entr. ES-164 (Acesso)	3.761	PPP
ES - 164	Início da Pista Dupla - Entr. BR/ES-482 (Morro Grande)	3.807	PPP
ES - 166	- 491 - Itaoca - ES - Entr. 486	15.373	PPP
ES - 166	ES -486 para Itaoca - BR /ES-482 para Itaoca	0,569	PPP
ES - 482	Entr. ES-488 (Morro Grande) - Entr. ES-166 (Coutinho)	6.523	PPP
ES - 488	Entr. BR/ES-482 (Morro Grande) - Entr. ES-467 (p/ Alto Moledo)	5.502	PPP
ES - 488	Entr. BR-482 (B) (Contorno de Cachoeiro) - Entr. BR-101 (S. José do Frade)	11.457	PPP
ES - 489	Atílio Vivácqua – Entr. BR-393 (A)	10.667	PPP
ES - 490	Entr. ES-162 (Acesso) - Entr. ES-490 (Acesso) (Campo Acima)	10.502	PPP
ES - 490	Entr. ES-490 (Acesso) (Campo Acima) - Entr. ES-060 (para Marataízes)	19h51	PPP
ES - 490	Campo Acima – Entre ES-060 (até Marataízes)	2.402	PPP
ES - 496	Entr. BR-101 (Safra) - Início da Pista Dupla (Cachoeiro de Itapemirim)	8.148	PPP
TOTAL		179.533	

Figura 02 – Trechos pré-selecionados para estudo de PPP

(* Serão confirmados na fase de estudos da PPP.)

Parceria Público Privada (PPP)



Componente 2 – Fortalecimento institucional: Gestão sustentável, segura e resiliente de ativos rodoviários; Mobilidade e logística verdes; e Inclusão social e gênero

(Custo total estimado em 6 milhões de dólares, coberto pelo financiamento do BIRD).

Este componente será baseado em experiências de projetos semelhantes realizados pelo Departamento de Edificações e Rodovias *do Espírito Santo* (DER - ES) – como o Programa de Eficiência Logística do ES financiado pelo BID. As atividades propostas fortalecerão a capacidade técnica do DER-ES e da Secretaria de Planejamento e PPPs e terão cinco áreas de atuação. As cinco áreas de foco do Componente 2 são descritas abaixo:

Subcomponente 2.1 - Gestão de Ativos Rodoviários proativa, segura e resiliente

2.1.1- Atualização do plano estadual de logística e mobilidade (PELTES), incluindo roteiros para implementação de hidrogênio verde e mobilidade elétrica no ES para logística verde

2.1.2- Assistência técnica para avaliar e gerir as implicações fiscais a longo prazo das PPP reembolsadas por pagamentos de disponibilidade e/ou contratos PBC a longo prazo.

- 2.1.3 - Estudo sobre as receitas potenciais pela utilização da faixa de domínio, incluindo propostas para melhorar a capacidade do DER-ES de reduzir a ocupação da mesma com monitoramento frequente e permitir receitas adicionais, e potencial digitalização das estradas.
- 2.1.4 - Capacitação para a utilização de abordagens inovadoras, como BIM e IA, e operação de equipamentos para monitoramento das condições das estradas. Capacitação para a utilização de abordagens inovadoras, como BIM e IA, e máquinas de aprendizagem (por exemplo, drones) na monitorização das condições das estradas.
- 2.1.5 – Desenvolvimento de ferramenta Geoespacial para Adaptação à Resiliência Climática.
- 2.1.6 - Aprimoramento dos mecanismos de gestão de reclamações, incluindo aplicativo para a população fornecer feedback

Subcomponente 2.2 - Segurança Viária

- 2.2.1 - Fortalecimento da capacidade de gestão do DER-ES e demais atores do SES; incluindo o desenvolvimento de um plano de gestão de velocidade.
- 2.2.2 - Aquisição de Equipamentos para apoio à fiscalização de peso e para outras aplicações na área de segurança viária.
- 2.2.3 - Contrato Piloto para operações rodoviárias em segurança rodoviária – incluindo controle de fauna (animais soltos) e proteção da biodiversidade.
- 2.2.4 - Treinamentos e capacitação para municípios do ES participarem da PNATRANS e do Sistema Nacional de Trânsito.

Subcomponente 2.3. Resiliência Climática

- 2.3.1 - Treinamento sobre requisitos ambientais e sociais para todas as obras do Programa (DER, Equipes de Apoio, Fiscalização, Empreiteiros)
- 2.3.2 - Capacitação do corpo técnico do DER sobre os impactos climáticos e a importância da incorporação da resiliência.
- 2.3.3 - Novo Plano Diretor Rodoviário Estadual (PDR) com foco na atualização das estratégias de Conservação e Manutenção tendo a resiliência climática como principal característica (incluindo modelos e metodologias para lidar com vulnerabilidades climáticas).

Subcomponente 2.4. Descarbonização da mobilidade e logística e transição digital

- 2.4.1 - Roteiro para digitalização e cobertura de internet nas principais rodovias estaduais – planejamento de infraestrutura de veículos conectados e big data. Contratação de Consultora para Elaboração de Estudos Técnicos que balizem iniciativas para a estruturação de “Rodovias Inteligentes” (Roteiro para digitalização e cobertura de Internet nas rodovias estaduais)**

Subcomponente 2.5 - Inclusão Social e Gênero

- 2.5.1 - Estabelecimento de um programa de colaboração entre a Secretaria da Mulher e o DER-ES para a promoção de estágios para mulheres em carreiras STEM, facilitando a sua integração no mercado de trabalho (contratação de consultores individuais).**
- 2.5.2 - Treinamento para mitigar os riscos de VBG na construção e logística (transporte rodoviário).**
- 2.5.3 - Apoiar o emprego das mulheres - incluindo um programa piloto para empregar na logística e na construção - análise de lacunas e promoção do Programa.**

Componente 3 — Infraestrutura de transporte e melhoria ao longo dos corredores rodoviários estaduais urbanizados

(custo total estimado em US\$ 65,8 milhões, incluindo US\$ 59,8 milhões em financiamento do BIRD e US\$ 6 milhões em financiamento de contrapartida).

Subcomponente 3.1. - Projeto e Construção de contornos ao longo de corredores rodoviários estaduais selecionados

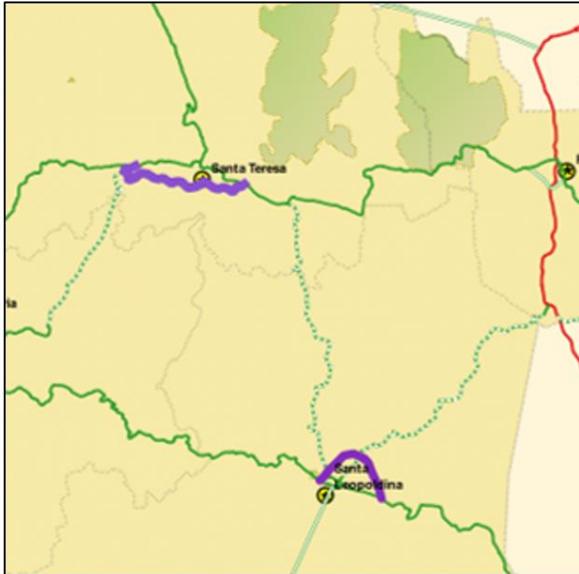
(custo estimado de US\$ 59,8 milhões de financiamento do BIRD)

Este subcomponente financiará principalmente (i) a implementação (Projeto-Construção) de duas variantes num total estimado de 20 km nas duas cidades onde há registro de inundações perigosas e deslizamentos de terra que muitas vezes perturbam o acesso ao longo dessas estradas - em grande parte assentamentos urbanos nos municípios de Santa Leopoldina e Santa Teresa. O risco de essas estradas se tornarem intransitáveis devido à erosão dos leitos dos rios está a aumentar devido às alterações climáticas, embora o congestionamento e os riscos para a segurança rodoviária também estejam presentes. Essas duas variantes foram priorizadas pelo estado com base no seu potencial para aliviar gargalos e no aumento da resiliência climática da rede rodoviária estadual, e estão alinhadas com os planos de desenvolvimento regional e as solicitações dos residentes locais. As técnicas e processos de construção deverão ser tão ecológicos quanto possível, mitigando os impactos nos habitats naturais. Estas variantes serão ligadas aos contratos CREMA-DBM próximos durante a fase de manutenção, aumentando a sustentabilidade e a resiliência das estradas em longo prazo. Além disso, este subcomponente inclui (ii) o Anteprojeto de mais dois desvios com 20 km de extensão em torno de mais dois grandes aglomerados urbanos além de Santa Teresa e Santa Leopoldina, incluindo Santa Maria de Jetibá e Domingo Martins, totalizando um comprimento estimado de 40 km para este Subcomponente. Estes anteprojetos se concentrarão na avaliação de impactos e na proposta de alternativas para mitigar os impactos ambientais e sociais, incluindo medidas para incorporar a resiliência climática e a segurança viária, e para reduzir os impactos ambientais, especialmente em relação à Mata Atlântica. A localização dos futuros contornos rodoviários é apresentada na figura 3 a seguir: .

Plano de Obras de Contornos Rodoviários

PROJETO E OBRAS:

- Santa Teresa
- Santa Leopoldina

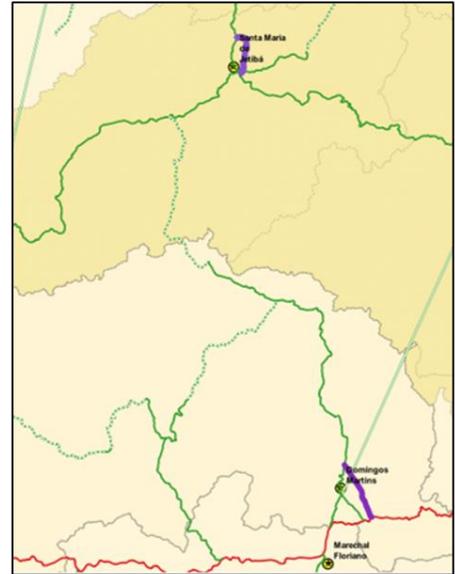


LEGENDA

■ Contornos rodoviários

ANTEPROJETO:

- Santa Maria de Jetibá
- Domingos Martins



Os anteprojetos dos contornos de Santa Leopoldina e Santa Teresa serão realizados por meio de contratos já existentes e recursos próprios do Estado. Desta forma, serão contratados por meio do financiamento:

3.1.1 - Anteprojeto de implantação e pavimentação do Contorno Rodoviário de Santa Maria de Jetibá

3.1.2 - Anteprojeto de implantação e pavimentação do Contorno Rodoviário de Domingos Martins.

3.1.3 - Projeto e obras do Contorno Rodoviário de Santa Teresa (DBM).

3.1.4 - Projeto e obras do Contorno Rodoviário de Santa Leopoldina (DBM)

Subcomponente 3.2 – melhorias na segurança rodoviária ao longo de secções selecionadas de corredores rodoviários estaduais urbanizados

(custo total estimado de 6 milhões de dólares, coberto por financiamento de contrapartida).

Este subcomponente delegará fundos de contrapartida a municípios selecionados para construir, sob a supervisão técnica do DER-ES, as seguintes atividades nas áreas urbanas: caminhos para caminhadas universalmente acessíveis; infraestrutura cicloviária e melhoria da drenagem longitudinal dos trechos urbanos de Santa Teresa e Santa Leopoldina na região de “Três Santas”. Esta atividade melhorará o acesso e a segurança nas zonas mais densamente povoadas – num total estimado de 10 km de estradas urbanas em transformação. A acessibilidade universal, a segurança rodoviária, os projetos de prevenção da violência, as soluções amigas do ambiente e os recursos de resiliência climática serão integrados nas intervenções de melhoria propostas. Ruas completas com prioridade para pedestres e ciclistas, cruzamentos elevados, ciclovias, calçadas, iluminação, semáforos e trechos urbanos renovados serão, portanto, construídos nas áreas urbanas assim que os desvios forem abertos. Para melhorar a segurança rodoviária, serão implementadas medidas de fiscalização do trânsito, incluindo a monitorização da velocidade/instalação de radares de trânsito.

Componente 4 – Gestão do Programa

(Custo total estimado de US\$ 4,594 milhões com financiamento do BIRD).

Este componente apoiará a gestão e coordenação do Projeto. Uma consultoria de apoio ao Gerenciamento do Programa bem como consultores individuais, para apoio nas áreas técnica, social, ambiental e de aquisições, serão contratados para facilitar o progresso na preparação de documentos e implementação do Projeto.

4.1 - Serviços Especializados de Consultoria Técnica de Apoio ao Gerenciamento do Programa.

4.2 - Sistema de Gestão Financeira (Sistema e suporte técnico).

4.3 - Especialista em gestão financeira para suporte à UGP.

4.4 - Serviços de Auditoria Externa Financeira.

2. VISÃO GERAL DO PAÍS, DO PROJETO E DO MERCADO

a. Contexto Operacional

Aspectos Econômicos- financeiros:

Semestralmente o Banco Central do Brasil (BC) publica o Relatório de Estabilidade Financeira (REF). Neste é apresentado o panorama da evolução recente e as perspectivas para a estabilidade financeira no Brasil, com foco nos principais riscos e na resiliência do Sistema Financeiro Nacional (SFN), bem como comunica a visão do Comitê de Estabilidade Financeira (Comef) sobre a política e as medidas para preservação da estabilidade financeira.

O Banco Central considera que não há risco relevante para a estabilidade financeira. Que o Financiamento à economia real permaneceu desacelerando, em linha com o ciclo de política monetária e com a percepção de risco

de crédito. Que o Mercado de capitais se manteve como fonte relevante de financiamento para as grandes empresas. E que, quanto a resiliência, as provisões estão apropriadas ao nível de perdas esperadas, e capitalização e liquidez estão confortáveis; os resultados dos testes de estresse seguem indicando que o sistema bancário é capaz de absorver todos os choques simulados, tanto no capital quanto na liquidez. Que, quanto aos riscos, as instituições financeiras reduziram o apetite ao risco, mas o cenário ainda requer cautela.

Sobre o Espírito Santo, o Estado apresenta excelente situação fiscal e, pelo décimo ano consecutivo, recebeu a Nota A da Secretaria do Tesouro Nacional (STN), no que diz respeito a sua Capacidade de Pagamento do Estado (Capag). Os resultados do Relatório do Tesouro Estadual 2022 revelam o esforço do Estado em manter em dia sua situação fiscal e financeira.

Aspectos Infraestrutura:

O Brasil necessita de investimentos em infraestrutura. O setor de agronegócios é um dos principais dependentes da malha rodoviária no país: boa parte dos produtos utilizados na alimentação dos brasileiros, como café, cana-de-açúcar, milho e feijão viajam longas horas nas estradas para chegar até as centrais de abastecimento. Além disso, o apetite estrangeiro pelas commodities agrícolas do país vem crescendo ano a ano, o que mais uma vez reforça a dependência logística.

Apesar da importância do modal para o setor, há uma baixa oferta de rodovias pavimentadas no país, que chegam a 13,5%, segundo dados da Confederação Nacional de Transportes (CNT). Ao todo, a oferta de infraestrutura de transporte no Brasil apresenta 1,563 milhão de quilômetros de rodovias.

A infraestrutura rodoviária do Estado do Espírito Santo conta com rodovias federais, estaduais e municipais, interligando todos os municípios com vias pavimentadas. O Estado possui 6.513,053 km de rodovias estaduais, de responsabilidade do Estado e do Departamento de Edificações e de Rodovias (DER-ES), órgão rodoviário, conforme competências estabelecidas na Lei Complementar nº 926/2019. A malha pavimentada estadual atual é de cerca de 3.862,02 km de rodovias.

Mais da metade da malha rodoviária estadual foi pavimentada há mais de 30 anos e uma parcela desta malha não sofreu qualquer intervenção de restauração ou recuperação funcional desde a sua pavimentação.

O Sistema Rodoviário do Espírito Santo teve sua extensão ampliada ao longo dos anos. De 2008 a 2022, houve um acréscimo de aproximadamente 1.000 km na extensão pavimentada da malha rodoviária estadual.

Além do aumento em extensão pavimentada a ser conservada pelo Estado, os pavimentos estaduais sofrem cada vez mais com a crescente solicitação do tráfego na malha rodoviária. De acordo com dados do DETRAN-ES, a frota de veículos registrados no Estado do Espírito Santo passou de 1.052.155 veículos em 2008 para 2.044.072 veículos em 2020.

O crescente tráfego, pressiona cada vez mais o sistema viário dos centros urbanos regionais, cujas vias não foram planejadas e preparadas para suportar o tráfego pesado dentro das cidades, trazendo transtornos à população como ruído, poluição atmosférica, acidentes de trânsito e congestionamentos.

Pode-se ressaltar como fatores mais relevantes no processo de degradação dos pavimentos o envelhecimento gradual da malha, o aumento do tráfego pesado e a descontinuidade nos investimentos em manutenção, sendo que, muitas vezes, a alocação insuficiente de recursos para a manutenção rodoviária está relacionada à dificuldade de dimensionar o volume mínimo de recursos a serem aplicados na conservação da malha.

Atualmente, os pavimentos rodoviários são projetados para uma vida útil de 10 (dez) anos, contados da data de abertura ao tráfego. Após esse período, devem receber manutenções mais importantes e de maior custo. A necessidade de manutenção contínua nas rodovias frequentemente não é apreciada em sua real dimensão trazendo, como consequência, em razão da insuficiência de recursos, um indesejável processo de crescimento na quilometragem de rodovias severamente deterioradas, gerando perda do patrimônio físico e aumento do custo dos transportes.

Por outro lado, o Estado do Espírito Santo é propenso a eventos hidrológicos frequentes e extremos, como inundações e deslizamentos de terra, principalmente nas áreas sul e costeiras. Entre 2013 e 2020, foram registrados 794 desastres em todo o Estado, mais que o dobro da década anterior, dos quais 27% foram relacionados a enchentes e 7% a deslizamentos de terra, levando a uma estimativa de 120 mortes e o deslocamento de cerca de 230.000 pessoas. Somente em 2020, chuvas extremas levaram a inundações severas que impactaram 39 municípios, resultando em 10 mortes, deslocamento de 14.230 pessoas, deixando outras 2.340 desabrigadas, com perdas econômicas estimadas em US\$ 44 milhões.

Além disso, apesar de todos os esforços empreendidos para a melhoria das condições de segurança rodoviária, as deficiências de manutenção e sinalização da infraestrutura na rede viária do estado contribuem para um elevado número de mortes e feridos no trânsito.

a1. Aspectos de Governança

Aspectos de governança: situações frágeis ou afetadas por conflitos que podem levantar questões de segurança; envolvimento do estado no setor econômico específico (como empresas estatais que recebem subsídios do governo), processos legislativos que podem regular o mercado/fornecedores; o quadro jurídico geral; e desastre ou situações de emergência;

MUTUÁRIO: Estado do Espírito Santo

EXECUTOR: Departamento de Edificações e Rodovias do Estado do Espírito Santo (DER-ES)

O mutuário do empréstimo é o Estado do Espírito Santo, pessoa jurídica de direito público interno, responsável pelos compromissos a serem pactuados pelo Acordo de Empréstimo e obrigações financeiras pertinentes, das quais se incluem o pagamento do principal e demais encargos financeiros e disponibilização aos Órgãos Executores dos recursos do Tesouro Estadual para fazer frente à contrapartida prevista para a execução das atividades planejadas.

O Espírito Santo está entre os cinco menores estados do país, com extensão territorial de 46.089,39 km², pouco mais de 0,5% do território nacional, localizado na região sudeste do Brasil, com 78 municípios e população estimada em 4.064.052 pessoas (IBGE, 2020). Ocupa a posição de 7º lugar entre os Estados com melhor Índice de Desenvolvimento Humano (IDH).

O Estado tem o Planejamento Estratégico como sua principal ferramenta para potencializar o fortalecimento da gestão e orientar as estratégias do Governo à visão de futuro que se quer atingir. Entre os anos de 2019 e 2020 o Governo do Estado, realizou Seminários de Planejamento Estratégico, onde foram debatidas as prioridades para os próximos anos de governo, tendo como horizonte a visão de futuro até 2030. Recentemente foram

apresentados os resultados do Planejamento Estratégico 2019-2022 e estabelecido as prioridades do Planejamento Estratégico 2023-2026.

Com as determinações de prioridades estabelecidas, o Estado tem aprimorado seu modelo de gestão, orientada sob a diretriz com foco em resultados com ações de profissionalização dos servidores, aliadas à desburocratização da administração, de modo a garantir uma alocação de recursos mais eficiente e tornar o Estado cada vez mais apto a promover sua função social, colocando o cidadão como o centro das políticas públicas.

A definição dessas estratégias está refletida nos programas e projetos a serem realizados e dos indicadores dos resultados pretendidos, tornando-se fundamental para que o Estado cumpra os anseios demandados pela população e viabilizar o crescimento econômico e social do Espírito Santo.

O Modelo de Gestão para Resultados do Governo do Estado, denominado “Realiza+”, tem como objetivo ampliar a capacidade do Governo em executar programas e projetos e entregar resultados com grande poder de transformação para a sociedade capixaba. Para atingir esses objetivos o Realiza+ utiliza uma metodologia que se fundamenta em dois pilares:

1- Gestão Orientada para Resultados – GEOR, tendo como pilares foco em um público-alvo bem definido, foco em resultados, visão estratégica e responsabilização e compromisso, a GEOR traduz-se no setor público pela elaboração do Planejamento Estratégico, Gestão de Indicadores de Desempenho e de Resultados e pela Gestão de Projetos, Programas e Portfólio.

Compete à Secretaria de Estado de Economia e Planejamento (SEP), por meio da Subsecretaria de Estado de Planejamento e Projetos (Subpepp), a coordenação executiva do Realiza+, que abrange todos os órgãos da administração pública estadual. O Realiza+ gerencia e monitora as ações estratégicas da administração estadual, por meio de programas e projetos oriundos do Planejamento Estratégico do Governo do Estado;

2- Guia PMBOK - ou Guia do Conhecimento em Gerenciamento de Projetos, é um compilado de melhores práticas em gestão de projetos, elaborado pelo PMI, (instituição internacional sem fins lucrativos). O PMBOK divide as práticas de gestão em 10 áreas de conhecimento e 49 processos agrupados em 5 macroprocessos: Iniciação, Planejamento, Execução, Monitoramento e Controle e Encerramento.

Para tornar realidade os resultados previstos, a governança do modelo de gestão “Realiza+” define vários protocolos de encaminhamentos e prevê a mobilização da linha decisória dos projetos desde o gerente de projeto e sua equipe até a alta gestão do Governo, visando a garantir que os riscos e problemas que porventura venham a surgir durante a estruturação e execução dos projetos/programas sejam levados à instância de decisão adequada. Todos os projetos recebem um selo para que tenham tratamento diferenciado na tramitação para favorecer o andamento célere das ações. O gerenciamento intensivo é conduzido pelo Escritório de Projetos de Governo, sob a gestão da Secretaria de Economia e Planejamento, com programação de reuniões quinzenais para cada um dos projetos estratégicos com os gestores respectivos (Escritórios de Projetos Setoriais) e reuniões com o Governador e secretários das pastas envolvidos.

O Governo do Estado do Espírito Santo tem em suas diretrizes estratégicas projetos e programas estruturantes para ampliar o acesso da população a serviços sociais como forma de enfrentamento dessas questões, com ações proativas em ambiente propício a governança em prol da melhoria da qualidade de vida da população. Especificamente ao tratar de Infraestrutura, o Estado conta com o DER-ES.

O DER-ES é o Departamento de Edificações e de Rodovias do Estado do Espírito Santo instituído pela Lei Complementar 926 de 30 de outubro de 2019, oriundo da extinção do IOPES (Instituto de Obras Públicas do Estado do Espírito Santo) e da transformação do antigo DER-ES (Departamento de Estradas de Rodagem do Espírito Santo).

Possui como objetivos: implementar, regulamentar e fiscalizar a Política Estadual de Transporte e Obras Públicas, compreendendo o gerenciamento de obras de edificações e de arte especial e de infraestrutura de logística rodoviária, ferroviária, hidroviária, aeroportuária e infraestrutura viária urbana vinculada aos objetivos do Estado do Espírito Santo.

Conclusão: O Estado do Espírito Santo tem investido na estrutura de governança, por meio do planejamento estratégico e uso de ferramentas de gestão. Esta atuação engloba também fomentar a participação social recebendo e processando as demandas da sociedade como forma de melhorar os mecanismos de controle e contribuir na formulação das políticas públicas.

Audiência Pública é um instrumento da participação social e uma boa ferramenta da Administração Pública moderna, entretanto, fatores políticos pode inviabilizar a implantação dos Contornos viários, com a justificativa, por exemplo, do enfraquecimento do comércio local (Santa Maria, Santa Teresa, Santa Leopoldina e Domingos Martins), ou ainda, atrasar a execução das obras de recuperação viária.

a2. Aspectos Econômicos

Aspectos econômicos: *uma pequena economia que pode resultar em falta de concorrência ou dificuldade de atrair fornecedores internacionais; inflação alta que pode exigir o uso de outra moeda ou termos de proteção de inflação que protegem um fornecedor, então eles são motivados para participar; qualquer preferência doméstica que possa motivar as empresas locais, mas colocam em risco a competição internacional; histórico de pagamentos pontuais aos fornecedores, e volatilidade da taxa de câmbio;*

O Estado passou nas últimas décadas por grandes mudanças econômicas e sociais, desde uma economia baseada predominantemente no setor primário, com a monocultura do café, até a chegada de grandes indústrias. Todo esse processo no setor econômico acarretou mudanças nos padrões sociais e demográficos do Estado, aglomerando a população em regiões mais urbanizadas.

O Espírito Santo consiste num dos estados que mais cresce no Brasil. A localização estratégica no sudeste brasileiro, próximo aos grandes centros de produção e consumo do País, favorece a novos investimentos na economia estadual e fortalece sua vocação para o comércio internacional. Sua base econômica é diversificada e movimenta negócios das cadeias produtivas do petróleo e gás, siderurgia e mineração celulose e rochas ornamentais. Destacam-se também o agronegócio, principalmente com a produção de café e com a fruticultura, os setores metalomecânicos, moveleiro, confecção, construção civil, entre outros arranjos produtivos.

O Estado conta com o maior complexo portuário da América Latina e é também servido por uma ampla malha rodoviária, que favorece o recebimento de matérias-primas e insumos e facilita o escoamento dos produtos acabados. O Sistema Portuário é responsável por cerca de 9% do valor exportado e por 5% do valor importado pelo País. Sua estrutura completa permite a movimentação de todo o tipo de carga, o que torna essa região a de maior movimento cargueiro no Brasil.

Como resultado de uma política de investimentos constantes nos mais diversos setores, o Espírito Santo surge como um dos exemplos da descentralização econômica brasileira dos últimos anos.

O Estado do Espírito Santo dispõe de reconhecida capacidade de gestão fiscal e tem um histórico importante nas avaliações feitas pela Secretaria do Tesouro Nacional (STN), recebendo nota máxima nas análises de capacidade de pagamento (CAPAG). Desde 2012, é o Estado brasileiro com os melhores resultados em capacidade de pagamento de sua dívida, capacidade de geração de poupança e capacidade de pagar suas obrigações financeiras com sua disponibilidade de caixa.

Na imagem a seguir observa-se a evolução, nos anos de 2020 a 2022, do Endividamento, da Poupança Corrente e da Liquidez.

Indicadores da Capag (R\$ em milhões)					
Endividamento	2020	2021	2022	Relação	Nota
Dívida Consolidada	7.410	7.396	7.269	34,22%	A
Receita Corrente Líquida Ajustada	15.667	18.870	21.242		
Poupança Corrente	2020	2021	2022	Relação	Nota
Despesa Corrente	16.800	19.533	21.918	80,56%	A
Receita Corrente Ajustada	19.850	23.974	27.965		
Liquidez	2020	2021	2022	Relação	Nota
Obrigações Financeiras	65	82	203	7,24%	A
Disponibilidade de Caixa Bruta	2.015	2.624	2.812		

A manutenção do equilíbrio das contas públicas associada a uma boa gestão fiscal que vem sendo empreendida ao longo desta última década tem permitido o Estado gerar reservas financeiras que garantem a execução dos programas de investimentos com a manutenção de suas obrigações de curto e médio prazo em seu planejamento fiscal.

Conclusão: O Estado do Espírito Santo possui bons índices de capacidade de pagamento, o que atrai fornecedores.

a3. Aspectos de Sustentabilidade

Aspectos de sustentabilidade: requisitos de compras sustentáveis, como o uso de padrões ambientais do governo (por exemplo, metas de eficiência energética / hídrica); social impactos associados ao trabalho em ambientes sensíveis.

Segundo o Redda+ a sustentabilidade é conhecida por diversas abordagens, por isso, não está vinculada apenas ao meio ambiente. Apesar disso, todas as áreas onde a sustentabilidade se faz presente, é para mostrar a

importância do equilíbrio. Este equilíbrio vinculado ao uso, comportamento ou modo de se relacionar, deve estar em compromisso com o bem-estar do outro. Este outro não é apenas o ser humano, mas o todo que rodeia, incluindo a natureza.

Ainda segundo o Redda+, com dados de 2021, o Brasil ocupa o 61º lugar na lista dos países mais sustentáveis do mundo, são 71,3 pontos. O objetivo alcançado que se destaca é o da acessibilidade à energia limpa. Os demais objetivos estão em movimento, estagnado ou crescente.

Já o Espírito Santo subiu cinco posições no ranking nacional de sustentabilidade ambiental. Os dados foram divulgados por meio do Ranking de Competitividade dos Estados 2023, elaborado pelo Centro de Liderança Pública (CLP). Os bons resultados reforçam a importância dos investimentos realizados pelo Governo do Estado no meio ambiente.

Atualmente, o Estado ocupa a quarta posição no Brasil, a melhor desde o ano de lançamento do ranking, em 2015. O Espírito Santo teve saldo positivo na emissão de CO2 e conseguiu melhorar a destinação do lixo. Também reduziu a perda de água e a velocidade do desmatamento.

Importante informar que o ES trabalha com planos de longo prazo, entre eles o ES 2025 e 2030. Nesse foram traçados cenários para o ES, entre eles avançar com inovação - Trajetória do desenvolvimento sustentável, alinhado às tendências internacionais de competitividade.

Na mesma direção do ES, o DER-ES segue a estrada do desenvolvimento sustentável. Internamente, possui duas normas CR 006/2009 e CR 007/2010, que tratam de Fiscalização e Controle ambiental. Para monitorar a aplicação dessas normas o DER-ES possui a Gerência de Desenvolvimento Sustentável e Segurança do Trabalho (GEDES) que entre as suas competências estabelecidas pela Lei Complementar Estadual nº 926/2019 estão a de: orientar e apoiar os demais setores do DER-ES em procedimentos necessários ao atendimento aos dispositivos legais inerentes aos impactos sobre o meio ambiente e patrimônio cultural, ocasionados pelas obras de engenharia de responsabilidade da autarquia.

Conclusão: tanto o ES como o DER-ES possui sólidos compromissos com o desenvolvimento sustentável. Os desafios que se mostram são os anseios políticos e sociais para que as obras sejam executadas mais rápido, versus a burocracia ou a necessidades de atendimento às exigências dos órgãos de fiscalização socioambientais.

a4. Aspectos Tecnológicos

Aspectos tecnológicos: velocidade da mudança tecnológica; necessidade de transferência de informações e segurança para que não haja dependência continuada dos fornecedores; Acesso à internet e restrições; acesso e cobertura de telefone celular; oportunidade e dependência do uso de tecnologia para entrega do projeto.

O Governo do Estado atua com uma gestão alinhada com nível tecnológico aprimorado, que permite a tramitação eficiente de processos e obtenção de informações imediatas dos encaminhamentos e soluções, com destaque para os sistemas:

- Plataforma - Sistema E-Docs, que dialoga e se aproxima com a sociedade. Os usuários cadastrados no sistema podem protocolar documentos, enviar relatórios, realizar a prestação de contas, informar o andamento dos projetos, assinar documentos entre outras etapas referentes aos editais;
- Programa SIGEFES: administrado pela Secretaria de Estado da Fazenda - SEFAZ, que permite a gestão das operações de pagamento e recebimento de recursos financeiros, bem como da Contabilidade Geral do

Estado;

- Programa SIGES: que consiste em um sistema próprio do Governo, desenvolvido numa parceria entre a SEP e o Instituto de Tecnologia da Informação e Comunicação do Estado do Espírito Santo (Prodest), para a gestão na implementação de projetos;
- Programa SIGA, que consiste no Sistema Integrado para a Gestão Administrativa do Governo do Estado do Espírito Santo. Este Sistema está sendo objeto de revisão e atualização para se adequar a atual legislação nacional de licitação. O Estado passará a adotar o Sistema de Licitações do Governo Federal.
- Portal de COMPRAS, Sistema do governo federal que é composto por diversos módulos responsáveis pela operacionalização de cada uma das várias etapas da cadeia da contratação pública.
- Programa CIDADES, O Tribunal de Contas Estadual do ES recebe dados dos órgãos públicos capixabas e os disponibiliza, em formato simples e acessível, para a população fiscalizar a aplicação do recurso público.
- Programa OAASIS, plataforma utilizada pelo DER-ES desde o orçamento da obra até a conclusão dessa.
- Plataforma BIM, é a modelagem da informação da construção, que permite criar plantas de construção inteligentes. Ou seja, consegue-se inserir informações úteis como insumos, metragem e espessura, em cada parte dessa planta.

Conclusão: O ES e o DER-ES estão bem equipados em termos tecnológicos. Os desafios que se mostram, pode-se dizer, é a concatenação dos dados que possui e a implementação da modelagem BIM.

b. Avaliação da Capacidade do Mutuário e da UGP

O objetivo desta avaliação é identificar quaisquer fatores conhecidos, tanto habilitadores quanto restrições, que podem ter um impacto tanto na entrega do Projeto quanto a Abordagem de Aquisição em desenvolvimento. Esta avaliação é independente da avaliação que o Banco realiza como parte do PAD sobre a capacidade do Mutuário. Também deve ajudar a identificar quaisquer intervenções precoces e direcionadas, como treinamento ou suporte aprimorado que o mutuário pode se beneficiar, seja do Banco, ou de outras fontes.

O Estado do Espírito Santo, atribuiu através da legislação, autonomia administrativa, orçamentária e financeira à Autarquia DER-ES. Por sua vez, a Procuradoria Geral do Estado (PGE) em análise da minuta de edital de Licitação Pública Internacional - LPI (Processo 2022-DS650) concluiu que: sendo a LPI uma exigência das normas do Organismo Internacional para obtenção do empréstimo e desde que não conflite com os princípios constitucionais, não haveria óbice para as licitações. Sendo assim, o DER-ES – na condição de Órgão Executor deste Programa - tem Capacidade jurídica para prosseguir com licitações do Programa com o BIRD.

O DER-ES tem no âmbito de suas atribuições executar obras, serviços e demais atividades necessárias para a consecução dos projetos em conformidade com o Contrato de Empréstimo; Gerenciar, no âmbito de sua atuação, os recursos financeiros das transferências efetuadas pelo Estado; designar representantes para os atos relacionados ao Contrato de Empréstimo; prestar contas dos recursos financeiros recebidos do Estado.

A autarquia dispõe de uma estrutura permanente para gestão do programa pretendido, por meio da Gerência de Financiamento e Captação de Recursos (GEFIC) e da Diretoria a qual está vinculada (Diretoria de Gerenciamento de Projetos e Ações - DIGEP).

A coordenação da execução do Programa será efetuada no âmbito da GEFIC, por meio de uma Unidade Gerenciadora do Programa (UGP) ligada a gerência, e utilizará os recursos humanos, técnicos e materiais dos diversos setores do DER-ES, e contará com empresa de Consultoria para apoio ao gerenciamento da execução do

Programa. A DIGEP fará o acompanhamento macro, contribuindo para integrar o programa com demais órgãos internos e externos da autarquia.

Para os processos licitatórios, o DER-ES mobilizará em sua estrutura uma Comissão Especial de Licitação. Além disso, o DER-ES contratará uma empresa especializada em Consultoria para o gerenciamento do Programa, a qual dará apoio ao DER-ES nos processos licitatórios.

b1. Experiência

O Estado do Espírito Santo, por intermédio da Subsecretaria de Estado de Captação de Recursos (SUBCAP), tem larga experiência em captação e gerenciamento de recursos. A SUBCAP atua principalmente na prospecção, gestão e na coordenação de elaboração das propostas de projetos para captação de recursos financeiros, necessários aos projetos e/ou programas de investimentos estruturantes do Governo do Estado.

Dentre os recursos captados e em execução no Estado do Espírito Santo tem-se os projetos a seguir, financiados por meio de empréstimos junto a agentes financeiros:

DISCRIMINAÇÃO	FONTE	MOEDA	VALOR DO EMPRÉSTIMO	PROCESSO STN	Nº CONTRATO DE EMPRÉSTIMO	ASSINATURA DO CONTRATO	VIGÊNCIAS	EQUIPE GESTORA	
								ÓRGÃO EXECUTOR	PONTO FOCAL
1) PROFISCO II - Projeto de Modernização da Gestão Fiscal do Espírito Santo	BID	US\$	37.800.000	17944.109205/2018-30	4741/OC-BR	28/12/2021	Inicial: 28/12/2021 1º Aditivo: 28/12/2026	SEFAZ	Andressa Rodrigues Pavão Gerência Estratégica de Projetos
2) Programa de Gestão Integrada das Águas e da Paisagem do Espírito Santo	BIRD	US\$	172.400.000	17944.001644/2013-91	8353-BR	28/09/2015	Inicial: 30/04/2021 1º Aditivo: 30/03/2023 2º Aditivo: 30/06/2024	CESAN / C-GIP	Sandra Silva Coordenadora C-GIP
3) Programa Eficiência Logística do Espírito Santo	BID	US\$	216.800.000	17944.103977/2019-49	4933/OC-BR	21/12/2021	Inicial: 21/12/2021 1º Aditivo: 21/12/2027	DER	Neomar Pezzin Diretoria de Gerenciamento de Projetos
4) Programa de Investimentos em Segurança Pública do Espírito Santo	BNDES	R\$	142.665.350	17944.104076/2019-74	18.2.0648.1	29/07/2021	Inicial: 29/07/2021 1º Aditivo: 29/07/2024	SESP	Fábio Gomes de Aguiar Subsecretário de Gestão Administrativa
5) Projeto Estado Presente: Segurança Cidadã no Espírito Santo	BID	US\$	56.000.000	17944.000998/2014-07	3279/OC-BR	28/12/2017	Inicial: 28/12/2017 1º Aditivo: 28/12/2022 2º Aditivo: 28/12/2025	SEDH	Alexsandro Coordenador
6) Programa de Melhorias Contínuas da Mobilidade Metropolitana (BRT GV)	BNDES	R\$	530.400.000	17944.000378/2012-06	11.2.1260.1	14/05/2012	Inicial: 14/11/2013 1º Aditivo: 30/04/2015 2º Aditivo: 31/05/2021	SEMOBI	Ketrin Kelly Alvarenga Gerente de Logística - GEL
7) Programa Especial de Apoio aos Estado - PROPAE-ES	BNDES	R\$	3.000.000.000	17944.001350/2012-88	12.2.1155.1	07/12/2012	Inicial: 07/06/2015 1º Aditivo: 07/12/2021 2º Aditivo: 07/12/2023	DER	Neomar Pezzin Diretoria de Gerenciamento de Projetos

O Estado do Espírito Santo tem obtido desempenho satisfatório na implementação de acordos fiduciários de projetos anteriores financiados por organismos multilaterais, inclusive com o Banco Mundial na implementação de empreendimentos de saneamento básico por meio da Companhia Estadual de Saneamento, projetos da área ambiental por meio da Secretaria de Estado de Meio Ambiente, atividades de Defesa Civil por meio da CEPDEC e, também em obras financiadas pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, por meio do DER-ES que atua como executor de projetos rodoviários.

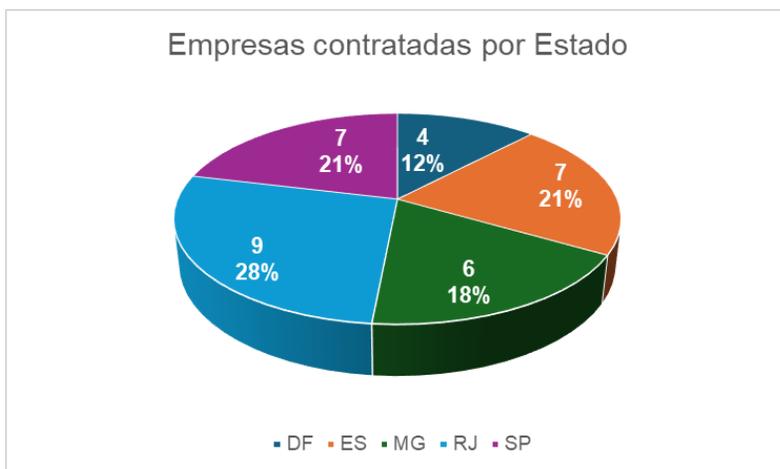
O DER-ES tem experiência em LPI (BID). Em 2023 e 2024 foram iniciadas 9 (nove) licitações. Dessas, 8 (oito) já foram concluídas e 1 (uma) está em andamento.

Do total de empresas contratadas para execução de obras referentes a diferentes programas de financiamento nos quais o DER-ES é órgão executor 6% são de empresas estrangeiras. Nas contratações de obras, apesar de terem sido deflagrados processos licitatórios internacionais com valores superiores a 100 milhões de reais, não houve apresentação de propostas por empresas do mercado externo.



As licitações internacionais para contratação de serviços de consultoria tem obtido uma melhor resposta participativa do mercado estrangeiro, com apresentação de propostas provenientes de empresas de diversas nacionalidades.

Dentre as contratações analisadas, também referentes a obras de financiamentos externos, observa-se a participação de empresas de diferentes estados, em sua maioria situadas na poligonal da Região Sudeste do Brasil e Distrito Federal.



Conclusão: o ES tem experiência em captação e prestação de contas junto aos Financiadores Externos. Por sua vez o DER-ES tem experiência em licitações internacionais. Ocorre que o DER-ES não tem experiência na elaboração de especificações e requisitos técnicos para contratação de modalidade Desenho, Obra e Manutenção de estradas, pelo que se faz necessário treinamento da equipe envolvida no Regulamento de aquisições do Banco e nas Normas Ambientais e Sociais (NAS) do BIRD.

b2. Capacidade de gestão de contratos

O DER-ES possui administração desconcentrada, dividindo as obras por Superintendências Regionais. Nesse programa teremos obras nas SR-1 e SR-2. Cada Regional contará com apoio técnico por meio de consultores a serem contratados.

Conclusão: o DER-ES gerencia diversos contratos, inclusive aqueles financiados com recursos internacionais. Para os contratos relativos ao financiamento BIRD deseja-se treinamentos às Normas do Banco. A descentralização representa um desafio maior para coordenação e monitoramento das atividades a serem implementadas, sendo necessária um bom planejamento de comunicação entre a UGP e as regionais envolvidas.

b3. Gestão de reclamações e sistemas de resolução de litígios

O ES atua com integração e proximidade com ações proativas junto a sociedade. Nesta linha destacam-se os Órgãos: Secretaria de Estado da Transparência e Controle - SECONT na função como auditoria de controle interno, além das atribuições do Tribunal de Contas do Estado. Na estrutura da Secont tem-se a Ouvidoria.

Desde 2012, a Ouvidoria Geral do Estado tem passado por um intenso processo de reestruturação com o objetivo de disponibilizar novos meios de contato e ampliar a comunicação entre o Governo e a sociedade. Atualmente, a Ouvidoria está apta a coordenar as ações da Rede de Ouvidoria Estadual, com o propósito de fomentar a participação popular, receber e processar as demandas do cidadão, além de contribuir na formulação de políticas públicas e na melhoria das ações de controle interno e da qualidade dos serviços estaduais prestados à sociedade.

A Ouvidoria interna do DER-ES canaliza as reclamações e busca soluções entre os diversos setores do DER-ES. Quanto as contendas relativas especificamente as licitações e obras do Programa BIRD, serão disponibilizados em canais adicionais para esses fins.

Conclusão: O Estado do Espírito Santo dispõe de uma plataforma de Ouvidoria onde é possível o cadastro de reclamações, inclusive por meio eletrônico, ampliando o acesso dessas informações. Faz-se necessário, entretanto, estabelecer outros canais de resolução de litígios para aqueles que não possuam acesso à internet ou não estejam no Estado.

c. Análise de Mercado

c1. Escopo das Aquisições

- (a) **Manutenção proativa CREMA-DBM: Contratos de gestão rodoviária segura e resiliente, de longo prazo, baseados no desempenho, para corredores rodoviários estaduais:** Consiste na implementação de PBCs CREMA-DBM de longo prazo (08 a 10 anos) para pelo menos 250 km de estradas estaduais divididos em três lotes. Os lotes selecionados foram priorizados com base no menor Índice de Desenvolvimento Humano dos municípios conectados, no elevado número de acidentes rodoviários e na alta vulnerabilidade climática – seja por causa de deslizamentos de terra e inundações, ou potencial erosão costeira.

O Estado tem um mercado fornecedor consolidado em obra de manutenção de estrada, mas o formato CREMA-DBM não tem histórico anterior, pelo que não é possível determinar o comportamento dos fornecedores já estabelecidos no Estado para um contrato de média e longa duração.

Ainda que não haja por parte do Estado experiência em contratos CREMA_DBM, o DER-ES tem experiência em contratar obras de recuperação funcional com conservação por desempenho, portanto envolvendo execução de obras e manutenção em um único contrato. Adicionalmente, importa destacar que todos os contratos de conservação rodoviária do DER-ES já são remunerados com base em indicadores de efetivo desempenho das contratadas.

- (b) **Estruturação e pagamentos para empreiteiros após a realização do PBC em CREMA-PPP** seguros e resilientes de longo prazo (mais de 20 anos) usando o regulamento PPP para estradas estaduais selecionadas. Será contratada consultoria para estruturação de uma PPP.

Nacionalmente existem empresas de consultoria que apoiam a estruturação e modelagem de processos de PPP, essas empresas não são numerosas, mas possuem a qualidade e expertise necessária para execução da estruturação e modelagem do processo de PPP. A contratação de consultores individuais para apoiar a equipe do DER-ES poderá ser utilizada a fim de garantir os prazos de implementação.

- (c) **Atividades para o fortalecimento institucional para a sustentabilidade da gestão de ativos rodoviários, segurança rodoviária, resiliência climática e descarbonização.**

As Atividades preveem aquisições cujo escopo é semelhante a outros já realizados pelo Departamento de Edificações e Rodovias do Espírito Santo (DER - ES) – como o Programa de Eficiência Logística do ES financiado pelo BID. As atividades propostas fortalecerão a capacidade técnica do DER-ES e da Secretaria de Planejamento e PPPs e terão cinco áreas de atuação. Tratam-se de aquisições de consultoria para elaboração de planos de Logística e Transportes e do Plano Diretor Rodoviário, Estudo sobre as receitas potenciais pela utilização da faixa de domínio e para estruturação de rodovias inteligentes e capacitações.

O mercado nacional atende as demandas dessas aquisições e consideram o Estado um mercado atrativo. Da mesma forma a equipe do DER-ES conhece o mercado de consultoria e possui pessoal e expertise para elaboração dos Termos de Referência e custo estimado.

Embora algumas das ações já estejam bem delimitadas, outras carecem de maior detalhamento do escopo das atividades para que a equipe do DER-ES possa estabelecer os riscos de contratação e um estudo do mercado fornecedor, é o caso das aquisições a seguir: Assistência técnica para avaliar e gerir as implicações fiscais a longo prazo das PPP, Capacitação do corpo técnico do DER sobre os impactos climáticos e a importância da incorporação da resiliência, colaboração com Secretaria da Mulher - Promoção de estágios para mulheres, treinamento para mitigar os riscos de VBG na construção e logística (transporte rodoviário) e treinamento de mulheres em funções não tradicionais (operação de máquinas e equipamentos rodoviários). Após definir o escopo dessas atividades a Estratégia de aquisições será atualizada para incorporar o estudo de mercado dessas aquisições.

(d) Anteprojeto de implantação e pavimentação

Este subcomponente financiará principalmente (i) a implementação (Projeto-Construído) de duas variantes num total estimado de 20 km nas duas cidades onde há registro de inundações perigosas e deslizamentos de terra que muitas vezes perturbam o acesso ao longo dessas estradas - em grande parte assentamentos urbanos dos municípios de Santa Maria de Jetibá e Santa Teresa. O risco de essas estradas se tornarem intransitáveis devido à erosão dos leitos dos rios está a aumentar devido às alterações climáticas, embora o congestionamento e os riscos para a segurança rodoviária também estejam presentes. Essas duas variantes – municípios de Santa Leopoldina e Santa Teresa - foram priorizadas pelo estado com base no seu potencial para aliviar gargalos e no aumento da resiliência climática da rede rodoviária estadual, e estão alinhadas com os planos de desenvolvimento regional e as solicitações dos residentes locais.

C1.3.1.3 - Projeto e obras do Contorno Rodoviário de Santa Teresa (DB).

C1.3.1.4 - Projeto e obras do Contorno Rodoviário de Santa Leopoldina (DB).

(e) Contratação de serviços de consultoria de apoio e assistência técnica para Gestão do Programa

Este componente apoiará a gestão e coordenação do Projeto. Um consultor de apoio técnico ao projeto e consultores individuais, com conhecimentos necessários nas áreas técnica, social, ambiental e de aquisições, serão contratados para facilitar o progresso na preparação de documentos e implementação do Projeto.

C1.4.1 - Serviços Especializados de Consultoria Técnica de Apoio ao Gerenciamento do Programa.

C1.4.2 - Sistema de Gestão Financeira (Sistema e suporte técnico).

C1.4.3 - Especialista em gestão financeira para suporte à UGP.

C1.4.4 - Serviços de Auditoria Externa Financeira.

Conclusão: o DER-ES tem experiência em gerir os Componentes do programa. O que deverá ser aprimorado é minimização em fluxos em demandas, que estejam fora do planejamento programático, para conservar a execução adequada dos projetos em compatibilidade com os pressupostos básicos estabelecidos.

C2 - Análise SWOT

O uso de uma análise SWOT (pontos fortes, fracos, oportunidades e ameaças) é uma ferramenta que pode apoiar a avaliação da capacidade do mutuário.

A estratégia executiva do Governo do Estado neste Programa está baseada na delegação institucional do DER-ES como Órgão Executor, onde poderão ser referenciadas as diretrizes de estudo recente para a elaboração do Planejamento Estratégico do DER-ES 2024-2027, quando foram apontados os cinco itens de cada um dos quatros pontos analisados na matriz SWOT. Estas diretrizes também serão integradas os pontos analisados em consonância com as conclusões apontadas nesta EAPD.

Com o advento da globalização, aumento da terceirização e a crescente demanda por produtos e serviços de maior qualidade e melhores níveis, tem tornado as cadeias de suprimentos cada vez mais complexas, e com o aumento da complexidade, também cresceram a vulnerabilidade e riscos de ruptura. Estas observações estão notórias na atual conjuntura para a prestação de estudos, projetos e obras, serviços técnicos nesta proposta para aquisições do Programa, quanto ao capital intelectual demandado para a execução de um bom empreendimento, com as inovações propostas neste Programa PROATIVA.

Como metodologia para a gestão do risco serão adotadas várias estratégias aplicáveis na administração das organizações, para trabalhar com os pontos principais de análises para a cadeia de suprimentos, subdivididos em seis principais tópicos:

1. Planejar o gerenciamento dos riscos, com a elaboração do plano de gerenciamento dos riscos, que, conterá a metodologia a ser utilizada, os papéis e responsabilidades, as categorias de riscos e definições de probabilidade de impacto;
2. Identificar os riscos, a determinação dos riscos envolvidos na execução das aquisições pode afetar a evolução do empreendimento. Os riscos analisados estarão conceituados em três categorias: (i) internos (em processos e controle); (ii) externos, mas integrantes como internos para o fornecimento e demanda, e; (iii) externos a cadeia de suprimentos (eventos sócio-políticos, desastres naturais e outros).
3. Realizar a análise qualitativa dos riscos; processo de priorização dos riscos segundo uma avaliação qualitativa de sua probabilidade de ocorrência e níveis de impacto (baixo, médio e alto);
4. Realizar a análise quantitativa dos riscos; estimativa numérica dos efeitos na cadeia de suprimentos, visando a tomada de decisões. Aplicação das técnicas de análise de valor monetário esperado, modelagem e simulação da análise de sensibilidade;
5. Planejar as respostas aos riscos; desenvolvimento de alternativas que permitam aumentar os riscos positivos (oportunidades) e minimizar os riscos negativos (ameaças).
6. Monitorar e controlar os riscos identificados com a implementação das respostas planejadas, acompanhamento dos riscos residuais, identificando novos riscos e avaliando a eficácia do gerenciamento de riscos.

Desta forma para determinar o posicionamento estratégico do Governo do Estado frente ao contexto da expectativa do mercado fornecedor foi elaborado a *Análise de Swot* visando avaliar o comportamento dos ambientes interno e externo na execução do Programa.

Forças	Fraquezas
<ul style="list-style-type: none"> • Corpo técnico especializado e reforçável; • Confiabilidade para receber recursos financeiros; • DER-ES maior executor de obras do Governo do ES; • Boa estrutura física de trabalho; • Bom nível em Tecnologia da Informação; • Apoio jurídico na elaboração e encaminhamentos dos processos licitatórios, por meio da Procuradoria Geral do Estado (PGE); • Conhecimento dos procedimentos em operações de crédito com recursos financeiros externos; 	<ul style="list-style-type: none"> • Deficiência na centralização e sistematização dos dados produzidos no DER; • Lentidão nos processos de penalização dos prestadores de serviços que não cumprem requisitos contratuais; • Excesso de etapas no fluxo de processos internos; • Ausência de programas de atualização e capacitação, específicos, para os servidores DER; • Articulação na gestão das ações transversais do Projeto;
Ameaças	Oportunidades
<ul style="list-style-type: none"> • Demandas em caráter de urgência, em decorrência dos impactos de eventos das mudanças climáticas; • Variação Cambial Dólar/Real; • Atraso no Licenciamento ambiental para intervenções necessárias; • Atraso nas desapropriações de áreas. • Falta de clareza nos critérios dos órgãos de fiscalização; • Restrição orçamentária; 	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidade de fornecimento do Mercado, frente aos componentes específicos do Programa; • Parcerias com instituições de ensino e pesquisa; • A percepção que o ES é um grande centro logístico; • Existência de uma sociedade organizada que é demandante dos nossos serviços; • Parceria com outros órgãos similares da Federação; • Grandes empresas se instalando no ES; • Transferência de conhecimento através das discussões técnicas, com as equipes do Banco Mundial; • Implementar em ações de resiliência frente ao tema atual dos fenômenos extremos das mudanças climáticas; • Melhoria do nível de serviço e das condições de segurança da malha rodoviária

O pressuposto básico que a cadeia de suprimentos abrange todas as organizações com fluxo de atendimento e fluxo financeiro, representa uma visão de que são fluxos contínuos das operações de aquisições.

3. ANÁLISE DE RISCO DAS AQUISIÇÕES

a. Tabela de Riscos

A partir da análise acima, foram identificados riscos potenciais que podem afetar negativamente a implementação de aquisições do Projeto. No entanto, esses riscos são administráveis e as medidas de mitigação propostas serão delineadas neste tópico.

Considerando as análises realizadas acima, foram identificados riscos potenciais que podem afetar negativamente a implementação de aquisições do Projeto. No entanto, esses riscos são administráveis e com o objetivo de: (i) dar mais segurança para a tomada de decisão; (ii) conhecer melhor o cenário; (iii) compreender a nossa posição em relação ao mercado fornecedor; (iv) antecipar-se a mudança no cenário externo, e; (v) indicar as alternativas de ações necessárias ao sucesso executivo; são apresentadas as medidas de mitigação propostas a seguir.

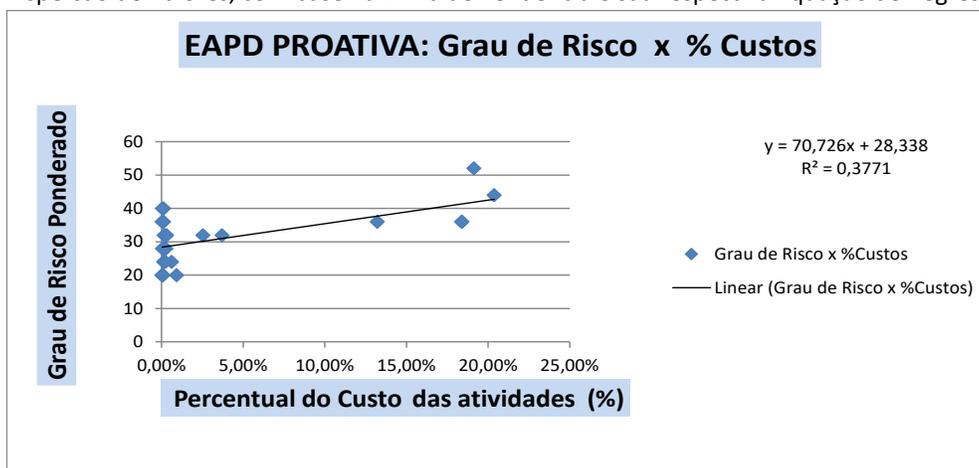
Descrição do Risco	Descrição da Proposta de Mitigação	Proprietário do Risco
Cumprimento dos cronogramas para a implementação do Programa em decorrência das dificuldades para a elaboração dos Termos de Referência e respectivas estimativas de custos.	Diante de se ter licitações que precisam ocorrer antes de outras para o adequado atendimento da lógica de desenvolvimento do Projeto, é necessário que a UGP mobilize os técnicos respectivos para acelerar a elaboração desses primeiros Termos de Referência, o quanto antes. A estratégia do Mutuário junto ao Banco indica a contratação de consultorias que atuarão na elaboração dos Termos de Referência com foco em diagnósticos e soluções. Importante capacitar as equipes técnicas em elaboração de Termo de Referência e estimativas de custos, e como especificar serviços, obras e bens e elaborar respectivo orçamento.	DER (UGP)
Dificuldades de implementação devido à falta de familiaridade com os procedimentos do Banco Mundial (realização dos métodos de licitações previstos no Plano de Aquisições), comprometendo assim o cumprimento das linhas de tempo acordadas.	Apesar da experiência do Mutuário com outras operações junto ao Banco Mundial e principalmente a experiência do DER nas operações de crédito externas junto ao BID, para a execução de empreendimentos rodoviários há aproximadamente 20 anos, considerando o processo licitatório previsto, será necessária uma atualização de treinamentos com todos os órgãos envolvidos na execução direta do Programa, inclusive a Secretaria de Estado de Controle e Transparência (SECONT). Vale registrar a atuação da PGE com histórico de conhecimento e agilidade nos encaminhamentos dos certames licitatórios.	DER, SEP, PGE e PPP-ES
Ausência de experiência do DER com licitações nas regras do Banco Mundial e necessitará que sua equipe de licitações seja treinada sobre novo regulamento para aquisições.	Para a garantia do atendimento e avaliações técnicas adequadas é recomendado que as análises da proposta técnica sejam analisadas por grupo técnico qualificado.	DER, PGE e PPP-ES
Dificuldades de contratação de empresas e/ou profissionais previstos no Plano de Aquisições em razão do Risco do	A divulgação das consultorias, deve ser ampla, com publicações no DIO-ES, jornal de circulação nacional, no site do Programa . A CEL adotará conduta de divulgação semelhante a execução de	DER - UGP/CEL

Mercado	projetos e programas anteriores com o Banco, que além da exigência contratual atuará de maneira proativa junto a entidades de classe empresarial e sindicatos para a ampla divulgação dos certames, visando o maior número de participantes nos processos licitatórios.	
Gestão Contratual para o atendimento dos resultados previstos	O cumprimento dos cronogramas para o alcance dos objetivos do Programa é prioridade na gestão contratual.	UGP – DER, SEP, PGE
Licenciamento ambiental das intervenções propostas	As possíveis supressões vegetais, com as poligonais a serem identificadas nos respectivos projetos dos contornos rodoviários poderão ser desafios executivos, mas a estratégia para a antecipação do licenciamento e, suas providências dentro da modalidade de licitação integrada.	DER, PGE, SEAMA/IDAF
PPP de baixo valor	Uma PPP de baixo valor poderá não ser atraente para os grandes investidores diante disso o estudo de Modelagem da PPP deverá contemplar a viabilidade econômico-financeira, tanto para o ES quanto para os fornecedores.	DER, PGE e PPP-ES

b. Matriz Scatter

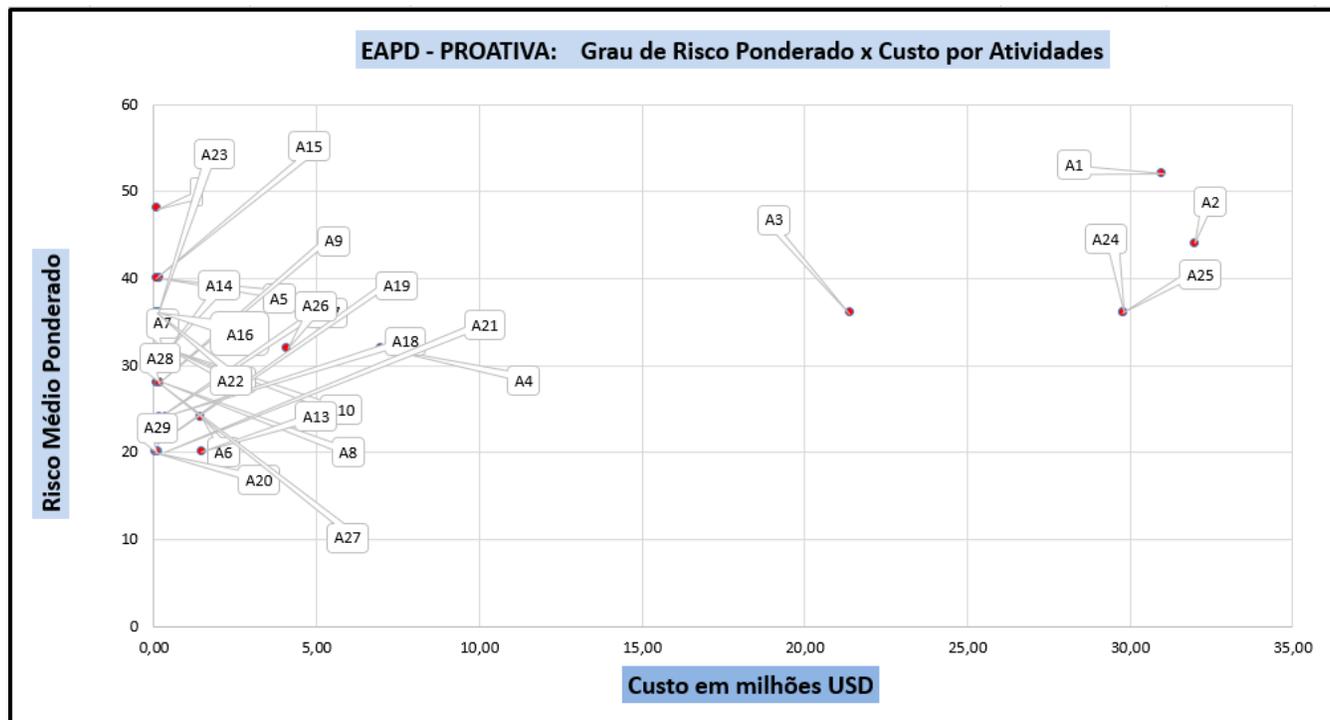
Abaixo os gráficos de dispersão, Matriz *Scatter*, contendo as aquisições do Projeto, representando o posicionamento do Risco Médio Ponderado em relação ao custo das atividades e, percentual de incidência no Programa.

b.1 - Gráfico de Dispersão de Valores, com base na Linha de Tendência e sua respectiva Equação de Regressão Linear



1. Nesta análise foi considerado o Gráfico de Dispersão de Valores, com base na Linha de Tendência e suas respectivas Equações de Regressão Linear, considerando a variável independente (causa) "x" relativa aos Custos Ponderados (%), como parâmetro para os reflexos de Grau de Risco Ponderado da variável dependente (efeito) "y";
2. Quanto a análise da dispersão os valores demonstrados nos Coeficientes de Determinação "R²" indicou um nível de afastamento dos pontos analisados em relação às suas respectivas Linhas de Tendência.

b.2 - Gráfico de dispersão, com o posicionamento do Risco Médio Ponderado em relação ao custo das atividades



c. Matriz Kraljic

Para a gestão do portfólio de aquisições foi elaborado a Matriz de Kraljic, que desenvolve a análise em quatro fases:

Itens de alavancagem: as aquisições com disponibilidade no mercado, caracterizado por muitos fornecedores, porém são ações que envolvem valores representativos no espelho de orçamento do Programa. A estratégia de aquisição estará fundamentada em explorar o poder de contratação estruturado pelo Governo do Estado.

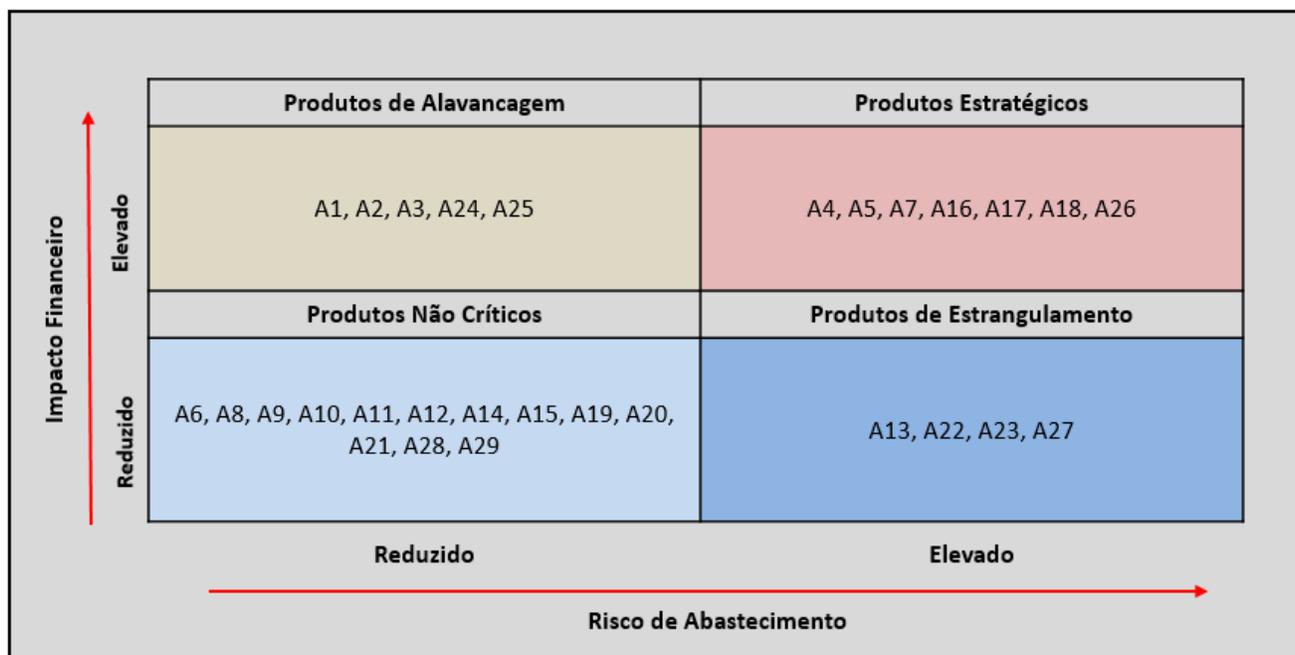
Itens estratégicos: segmento com alta dependência da organização em relação ao mercado, podem representar, em situações específicas, uma dificuldade para a formatação da contratação, porque podem envolver editais bem elaborados para o sucesso da aquisição e execução do componente do Programa. Neste contexto foram classificadas as contratações de parceria para o êxito do empreendimento, com o envolvimento de consultorias comprometidas com o alcance dos objetivos dos componentes. A estratégia de aquisição estará fundamentada em atuar com ênfase em parcerias para sucesso dos projetos.

Itens não críticos: foram considerados os produtos com aquisição fácil e, com baixo impacto financeiro, na literatura são posicionados como produtos de prateleira, caracterizado pelo grande número de fornecedores.

A estratégia de aquisição estará fundamentada em atuar com processo de contratação eficiente.

Itens de gargalo: caracterizados pelas dificuldades logísticas, tem baixo impacto financeiro, mas apresentam dificuldades na produção/aquisição, representando produtos especiais, com um ou poucos fornecedores. A estratégia de aquisição estará fundamentada em explorar o poder de contratação.

Esta análise é apresentada por meio de uma classificação em duas dimensões impacto lucros e risco de fornecimento, e dividida em quatro categorias: (i) Produtos de Alavancagem; Produtos Estratégicos; (iii) Produtos Não críticos e; (iv) Produtos de estrangulamento.



O Valor do Risco Médio Ponderado apurado, para o desenvolvimento do Programa, com a utilização dos recursos financiados pelo Banco corresponde a 31,47%

4. OBJETIVOS DE AQUISIÇÕES (QUE ACOMPANHAM OS OBJETIVOS DO PROJETO)

O Governo do Estado, com base no contexto das aquisições necessárias e fundamentado pelo desempenho do Órgão Executor DER para empreendimentos financiados pelo capital externo, que condiciona um processo de aquisições específico, apresenta a estrutura das aquisições, em conformidade com os requisitos do Banco Mundial:

- (a) Executar os certames em conformidade com as diretrizes estabelecidas pelo Banco, atendendo aos prazos estabelecidos, respeitando a parametrização com os requisitos de qualidade para o Programa.
- (b) Definir a alocação dos riscos mais adequada entre o Mutuário e os fornecedores.
- (c) Promover a realização de aquisições inclusivas, sustentáveis, transparentes, céleres, econômicas,

incentivando as melhores condutas e práticas em compras públicas.

- (d) Garantir a aplicação de padrões e práticas equitativos, competitivos, transparentes e de boa relação benefício/custo para as aquisições do projeto.



Contratos e custos estimados

ITEM	COMPONENTE	TIPO DE CONTRATAÇÃO	ESPECIFICAÇÕES SERVIÇOS	CUSTO ESTIMADO (US\$ milhões)	MÉDIA RISCOS
A1	1.1.1	Design & Build	Contratação de Projeto e obras de recuperação e manutenção de rodovias remunerados por desempenho – Lote 1, incluindo análise de resiliência climática e segurança viária	31,0	52
A2	1.1.2	Design & Build	Contratação de Projeto e obras de recuperação e manutenção de rodovias remunerados por desempenho – Lote 2, incluindo análise de resiliência climática e segurança viária	32,0	44
A3	1.1.3	Design & Build	Contratação de Projeto e obras de recuperação e manutenção de rodovias remunerados por desempenho – Lote 3, incluindo análise de resiliência climática e segurança viária	21,4	36
A4	1.1.4	Serviços de Consultoria	Consultoria de apoio técnico à Supervisão de Obras	7,0	32
A5	1.1.5	Serviços de Consultoria	Anteprojeto de recuperação e manutenção de rodovias remuneradas por desempenho Lote 3	0,2	40
A6	2.1.1	Serviços de Consultoria	Contratação de Consultoria Especializada para Atualização do Plano Estadual de Logística e Transportes (PELTES) e do Plano Diretor Rodoviário (PDR) com foco na atualização das estratégias de manutenção e resiliência climática	1,45	24
A7	2.1.2	Serviços de Consultoria	Assistência técnica para avaliar e gerir as implicações fiscais a longo prazo das PPP reembolsadas por pagamentos de disponibilidade e/ou contratos PBC a longo prazo – incluindo custos de vulnerabilidade climática.	0,25	32
A8	2.1.3	Serviços de Consultoria	Estudo sobre as receitas potenciais pela utilização da faixa de domínio, incluindo propostas para melhorar a capacidade do DER-ES de reduzir a ocupação da mesma com monitoramento frequente e permitir receitas adicionais e potencial digitalização das estradas	0,2	28
A9	2.1.4	Serviços de Consultoria	Capacitação para a utilização de abordagens inovadoras, como BIM e IA, e máquinas de aprendizagem (por exemplo, drones) na monitorização das condições das estradas.	0,1	28
A10	2.1.5	Serviços de Consultoria	Desenvolvimento da ferramenta Geoespacial para Adaptação à Resiliência Climática	0,35	32
A11	2.1.6	Serviços de Consultoria	Aprimoramento dos mecanismos de gestão de reclamações, incluindo aplicativo para a população fornecer feedback	0,1	48

ITEM	COMPONENTE	TIPO DE CONTRATAÇÃO	ESPECIFICAÇÕES SERVIÇOS	CUSTO ESTIMADO (US\$ milhões)	MÉDIA RISCOS
A12	2.1.7	Serviços de Consultoria	Fortalecimento da capacidade de gestão do DER-ES e demais atores do SES; incluindo o desenvolvimento de um plano de gestão de velocidade.	0,35	32
A13	2.1.8	Bens	Aquisição de Equipamentos para apoio à fiscalização de peso e para outras aplicações na área de segurança viária	1,5	20
A14	2.1.9	Serviços Técnicos	Contrato Piloto para operações rodoviárias – incluindo controle de fauna (animais soltos) e proteção da biodiversidade	0,5	32
A15	2.1.10	Serviços de Consultoria	Treinamentos e capacitação para municípios do ES participarem da PNATRANS e do Sistema Nacional de Trânsito	0,1	40
A16	2.1.11	Serviços de Consultoria	Treinamento sobre requisitos ambientais e sociais para todas as obras do Programa (DER, Equipes de Apoio, Fiscalização, Empreiteiros)	0,2	36
A17	2.1.12	Serviços de Consultoria	Capacitação do corpo técnico do DER sobre os impactos climáticos e a importância da incorporação da resiliência.	0,2	24
A18	2.1.13	Serviços de Consultoria	Roteiro para digitalização e cobertura de internet nas principais rodovias estaduais – planejamento de infraestrutura de veículos conectados e big data.	0,4	24
A19	21.1.14	Serviços de Consultoria	Estabelecimento de um programa de colaboração entre a Secretaria da Mulher e o DER-ES para a promoção de estágios para mulheres em carreiras STEM, facilitando a sua integração no mercado de trabalho (contratação de consultores individuais)	0,15	20
A20	2.1.15	Serviços de Consultoria	Treinamento para mitigar os riscos de VBG na construção e logística (transporte rodoviário)	0,05	20
A21	2.1.16	Serviços de Consultoria	Apoiar o emprego das mulheres – incluindo um programa piloto para empregar na logística e na construção – análise de lacunas e promoção do Programa	0,1	20
A22	3.1.1	Serviço de Consultoria	Anteprojeto de implantação e pavimentação do Contorno Rodoviário de Santa Maria de Jetibá	0,1	36
A23	3.1.2	Serviços de Consultoria	Anteprojeto de implantação e pavimentação do Contorno Rodoviário de Domingos Martins	0,1	36
A24	3.1.3	Design & Build	Projeto e obras do Contorno Rodoviário de Santa Teresa (DBM)	29,8	36
A25	3.1.4	Design & Build	Projeto e obras do Contorno Rodoviário de Santa Leopoldina (DBM)	29,8	36

ITEM	COMPONENTE	TIPO DE CONTRATAÇÃO	ESPECIFICAÇÕES SERVIÇOS	CUSTO ESTIMADO (US\$ milhões)	MÉDIA RISCOS
A26	4.1	Serviço de Consultoria	Serviços Especializados de Consultoria Técnica de Apoio ao Gerenciamento do Programa	4,114	32
A27	4.2	Serviço de Consultoria	Sistema de Gestão Financeira (Sistema e suporte técnico) (faltou o de aquisições)	0,2	28
A28	4.3	Serviço de Consultoria	Especialista em gestão financeira para suporte à UGP	0,18	28
A29	4.4	Serviço de Consultoria	Serviços de Auditoria Externa Financeira	0,1	20

5. ABORDAGEM DE AQUISIÇÃO RECOMENDADA PARA O PROJETO

A **tabela 1** a seguir explica as disposições das contratações de obra abaixo listadas:

ITEM	COMPONENTE	TIPO DE CONTRATAÇÃO	ESPECIFICAÇÕES SERVIÇOS
A1	1.1.1	Design & Build	Projeto e obras de recuperação e manutenção de rodovias remunerados por desempenho – Lote 1, incluindo análise de resiliência climática e segurança viária
A2	1.1.2	Design & Build	Projeto e obras de recuperação e manutenção de rodovias remunerados por desempenho – Lote 2, incluindo análise de resiliência climática e segurança viária
A3	1.1.3	Design & Build	Projeto e obras de recuperação e manutenção de rodovias remunerados por desempenho – Lote 3, incluindo análise de resiliência climática e segurança viária
A24	3.1.3	Design & Build	Projeto e obras do Contorno Rodoviário de Santa Teresa (DBM)
A25	3.1.4	Design & Build	Projeto e obras do Contorno Rodoviário de Santa Leopoldina (DBM)

Atributo	Arranjo selecionado	Justificativa
Especificações	Conformidade	As obras serão executadas de acordo com um contrato de empreitada por preço global (design/ Build) ou por empreitada por

Atributo	Arranjo selecionado	Justificativa
		preço integral (Turnkey)
Requisitos de sustentabilidade	Sim	A obras terão em seus requisitos de aceitabilidade itens específicos sobre aspectos de sustentabilidade – aquisições verdes
Tipo de contrato	Tradicional	Utilização de contrato padrão de SDO (design/ Build) ou Turnkey
Mecanismo de custeio	Preço global	As contratações têm um escopo definido, que permitem mensurar marcos de entrega.
Relacionamento com fornecedores	Confronto	
Ajustes de preço	Reajuste/ Percentual	Contratos de média a longa duração (superior a 12 meses)
Forma de contrato (Termos e condições)	Tradicional	Será usado o contrato padrão de SDO (design/ Build)
Método de Aquisição	N/A	Solicitação de Propostas (SDP) ou Solicitações de Ofertas (SDO)
Arranjo de seleção	N/A	n/a
Abordagem do mercado	Aberto / Nacional	O mercado é competitivo tanto em âmbito nacional quanto internacional, mas para as contratações de obras cujo valores estimados sejam superiores a US\$ 25 milhões, o risco ponderado do uso de contrato FIDIC sugere uma abordagem internacional.
Pré/pós-qualificação	N/A	Pós-qualificação
Método de seleção	N/A	
Avaliação de Custos	N/A	Preço ajustado da Oferta
Preferência doméstica	N/A	
Critérios de Classificação		Serão observados os critérios de classificação recomendados na SDO/SDP padrão do Banco.

A **tabela 2** a seguir explica os arranjos de aquisição para realização de estudos, estratégias e diagnósticos para implementação do Programa:

ITEM	COMPONENTE	TIPO DE CONTRATAÇÃO	ESPECIFICAÇÕES SERVIÇOS
A5	1.1.5	Serviços de Consultoria	Anteprojeto de recuperação e manutenção de rodovias remuneradas por desempenho Lote 3
A7	2.1.2	Serviços de Consultoria	Assistência técnica para avaliar e gerir as implicações fiscais a longo prazo das PPP reembolsadas por pagamentos de disponibilidade e/ou contratos PBC a longo prazo – incluindo custos de vulnerabilidade climática.
A8	2.1.3	Serviços de Consultoria	Estudo sobre as receitas potenciais pela utilização da faixa de domínio, incluindo propostas para melhorar a capacidade do DER-ES de reduzir a ocupação da mesma com monitoramento frequente e permitir receitas adicionais e potencial digitalização das estradas.
A9	2.1.4	Serviços de Consultoria	Capacitação para a utilização de abordagens inovadoras, como BIM e IA, e operação de equipamentos para monitoramento das condições das estradas. Capacitação para a utilização de abordagens inovadoras, como BIM e IA, e máquinas de aprendizagem (por exemplo, drones) na monitorização das condições das estradas.
A10	2.1.5	Serviços de Consultoria	Desenvolvimento da ferramenta Geoespacial para Adaptação à Resiliência Climática
A11	2.1.6	Serviços de Consultoria	Aprimoramento dos mecanismos de gestão de reclamações, incluindo aplicativo para a população fornecer feedback
A12	2.2.1	Serviços de Consultoria	Fortalecimento da capacidade de gestão do DER-ES e demais atores do SES; incluindo o desenvolvimento de um plano de gestão de velocidade.
A15	2.2.4	Serviços de Consultoria	Treinamentos e capacitação para municípios do ES participarem da PNATRANS e do Sistema Nacional de Trânsito
A16	2.3.1	Serviços de Consultoria	Treinamento sobre requisitos ambientais e sociais para todas as obras do Programa (DER, Equipes de Apoio, Fiscalização, Empreiteiros)
A17	2.3.2	Serviços de Consultoria	Capacitação do corpo técnico do DER sobre os impactos climáticos e a importância da incorporação da resiliência.
A18	2.4.1	Serviços de Consultoria	Roteiro para digitalização e cobertura de internet nas principais rodovias estaduais – planejamento de infraestrutura de veículos conectados e big data.
A19	2.5.1	Serviços de Consultoria	Estabelecimento de um programa de colaboração entre a Secretaria da Mulher e o DER-ES para a promoção de estágios para mulheres em carreiras STEM, facilitando a sua integração no mercado de trabalho (contratação de consultores individuais)

A20	2.5.2	Serviços de Consultoria	Treinamento para mitigar os riscos de VBG na construção e logística (transporte rodoviário)
A21	2.5.3	Serviços de Consultoria	Apoiar o emprego das mulheres – incluindo um programa piloto para empregar na logística e na construção – análise de lacunas e promoção do Programa
A22	3.1.1	Serviço de Consultoria	Anteprojeto de implantação e pavimentação do Contorno Rodoviário de Santa Maria de Jetibá
A23	3.1.2	Serviços de Consultoria	Anteprojeto de implantação e pavimentação do Contorno Rodoviário de Domingos Martins
A24	4.2	Serviço de Consultoria	Sistema de Gestão Financeira (Sistema e suporte técnico)
A28	4.3	Serviço de Consultoria	Especialista em gestão financeira para suporte à UGP
A29	4.4	Serviço de Consultoria	Serviços de Auditoria Externa Financeira

Atributo	Arranjo selecionado	Justificativa
Especificações	Conformidade	Serviços de consultoria voltados para estudos e planos
Requisitos de sustentabilidade	Sim	As abordagens devem levar em consideração questões de gênero, minorias e ambiental, devendo ser adotado requisitos de sustentabilidade socioambiental.
Tipo de contrato	Tradicional	Utilização de contrato padrão de consultoria com Pagamento com Base no Tempo.
Mecanismo de custeio	Preço global	As contratações têm um escopo definido, que permitem mensurar os entregáveis.
Relacionamento com fornecedores	Colaboração	Para alcançar os objetivos é necessária estreita colaboração do Contratante
Ajustes de preço	Reajustável	Contratos de curta e média duração.
Forma de contrato (Termos e condições)	Tradicional	Será usado o contrato padrão de Preço Global do Banco.
Método de Aquisição	N/A	Conforme padrão do Banco para serviços de consultoria.
Arranjo de seleção	N/A	n/a
Abordagem do mercado	Aberto / Nacional	O mercado é competitivo em âmbito tanto nacional quanto internacional, mas os valores estimados sugerem uma abordagem nacional.

Atributo	Arranjo selecionado	Justificativa
Pré/pós-qualificação	N/A	Serviços de Consultoria de Firma, com utilização de Lista Curta.
Método de seleção	SBQC e SQC	Para contratos inferiores a US\$300.000 resta facultado o uso da SQC.
Avaliação de Custos	N/A	Os custos serão avaliados conforme disposto nos Regulamentos do Banco para SBQC.
Preferência doméstica	N/A	
Critérios de Classificação		Serão observados os critérios de classificação recomendados na SDP padrão do Banco.

A **tabela 3** a seguir explica os arranjos de seleção de empresa de supervisão/gerenciamento de obra.

ITEM	COMPONENTE	TIPO DE CONTRATAÇÃO	ESPECIFICAÇÕES SERVIÇOS
A4	1.1.4	Serviços de Consultoria	Consultoria de apoio técnico à Supervisão de Obras
A6	2.1.1	Serviços de Consultoria	Contratação de Consultoria Especializada para Atualização do Plano Estadual de Logística e Transportes (PELTES) e do Plano Diretor Rodoviário (PDR) com foco na atualização das estratégias de manutenção e resiliência climática
A26	4.1	Serviço de Consultoria	Serviços Especializados de Consultoria Técnica de Apoio ao Gerenciamento do Programa

Atributo	Arranjo selecionado	Justificativa
Especificações	Desempenho	Serviços voltados para implementação de políticas de gestão ambiental que muitas vezes dependem de metodologias inovadoras e produtos de qualidade.
Requisitos de sustentabilidade	Sim	As abordagens devem levar em consideração questões de gênero, minorias e ambiental, devendo ser adotado requisitos de sustentabilidade socioambiental.

Atributo	Arranjo selecionado	Justificativa
Tipo de contrato	Tradicional	Utilização de contrato padrão de consultoria com pagamento com base no Tempo
Mecanismo de custeio	Preço por tempo	Os entregáveis e a duração do contrato dependem de fatores externos (obra)
Relacionamento com fornecedores	Colaboração	Para alcançar os objetivos é necessária estreita colaboração do Contratante
Ajustes de preço	Reajuste	Contrato de longa duração
Forma de contrato (Termos e condições)		Será exigida presença de um Engenheiro com conhecimento da norma FIDIC
Método de Aquisição	N/A	Conforme padrão do Banco para serviços de consultoria.
Arranjo de seleção	N/A	n/a
Abordagem do mercado	Aberto / Internacional	O mercado é competitivo em âmbito tanto nacional quanto internacional.
Pré/pós-qualificação	N/A	Serviços de Consultoria de Firma, com utilização de Lista Curta.
Método de seleção	SBQC e SQC	SBQC
Avaliação de Custos	N/A	Os custos serão avaliados conforme disposto nos Regulamentos do Banco para SBQC.
Preferência doméstica	N/A	
Critérios de Classificação		Serão observados os critérios de classificação recomendados na SDP padrão do Banco.

A **Tabela 4** a seguir explica os arranjos para contratação de bens e serviços técnicos definidos

ITEM	COMPONENTE	TIPO DE CONTRATAÇÃO	ESPECIFICAÇÕES SERVIÇOS
A13	2.2.2	Bens	Aquisição de Equipamentos para apoio à fiscalização de peso e para outras aplicações na área de segurança viária
A14	2.2.3	Serviços Técnicos	Contrato Piloto para operações rodoviárias – incluindo controle de fauna (animais soltos) e proteção da biodiversidade

Atributo	Arranjo selecionado	Justificativa
Especificações	Conformidade	Serviços e bens bem definidos.
Requisitos de sustentabilidade	Sim	
Tipo de contrato	Tradicional	Utilização de contrato padrão de consultoria de Preço Global do Banco.
Mecanismo de custeio	Preço global	As contratações têm um escopo definido, que permitem mensurar os entregáveis.
Relacionamento com fornecedores	Confronto	
Ajustes de preço	Preço Fixo	Contratos de curta e média duração (inferior a 13 meses)
Forma de contrato (Termos e condições)	Tradicional	Será usado o contrato padrão de Preço Global do Banco.
Método de Aquisição	N/A	Conforme padrão do Banco para bens e serviços que não de consultoria e por meio de Pregão eletrônico.
Arranjo de seleção	N/A	n/a
Abordagem do mercado	Aberto / Nacional	O mercado é competitivo em âmbito tanto nacional quanto internacional, mas o conhecimento das áreas tributárias, orçamento e contabilidade pública no Brasil sugerem uma abordagem nacional.
Pré/pós-qualificação	N/A	Serviços de Consultoria de Firma, com utilização de Lista Curta.

Atributo	Arranjo selecionado	Justificativa
Método de seleção	SDO/PE	Pregão Eletrônico ou Solicitação de Oferta (SDO)
Avaliação de Custos	N/A	Menor Preço
Preferência doméstica	N/A	
Crítérios de Classificação		Serão observados os critérios de classificação recomendados na SDO/PE padrão do Banco.

7. ARRANJO PREFERENCIAL PARA ATIVIDADES DE BAIXO VALOR E BAIXO RISCO

Contrato	Categoria	Custo estimado (USD milhões)	Arranjo e Método de aquisição
Projeto e obras de recuperação e manutenção de rodovias remunerados por desempenho – Lote 1, incluindo análise de resiliência climática e segurança viária	Design & Build	31,0	SDO
Projeto e obras de recuperação e manutenção de rodovias remunerados por desempenho – Lote 2, incluindo análise de resiliência climática e segurança viária	Design & Build	32,0	SDO
Projeto e obras de recuperação e manutenção de rodovias remunerados por desempenho – Lote 3, incluindo análise de resiliência climática e segurança viária	Design & Build	21,4	SDO
Consultoria de apoio técnico à Supervisão de Obras	Serviços de Consultoria	7,0	SBQC
Anteprojeto de recuperação e manutenção de rodovias remuneradas por desempenho Lote 3	Serviços de Consultoria	0,2	SBQC
Contratação de Consultoria Especializada para Atualização do Plano Estadual de Logística e Transportes (PELTES) e do Plano Diretor Rodoviário (PDR) com foco na atualização das estratégias de manutenção e resiliência climática	Serviços de Consultoria	1,45	SBQC

Contrato	Categoria	Custo estimado (USD milhões)	Arranjo e Método de aquisição
Assistência técnica para avaliar e gerir as implicações fiscais a longo prazo das PPP reembolsadas por pagamentos de disponibilidade e/ou contratos PBC a longo prazo – incluindo custos de vulnerabilidade climática.	Serviços de Consultoria	0,25	SMC
Estudo sobre as receitas potenciais pela utilização da faixa de domínio, incluindo propostas para melhorar a capacidade do DER-ES de reduzir a ocupação da mesma com monitoramento frequente e permitir receitas adicionais	Serviços de Consultoria	0,2	SBQC
Capacitação para a utilização de abordagens inovadoras, como BIM e IA, e máquinas de aprendizagem (por exemplo, drones) na monitorização das condições das estradas.	Serviços de Consultoria	0,1	SBQC
Desenvolvimento da ferramenta Geoespacial para Adaptação à Resiliência Climática	Serviços de Consultoria	0,35	SBQC
Aprimoramento dos mecanismos de gestão de reclamações, incluindo aplicativo para a população fornecer feedback	Serviços de Consultoria	0,1	SBQC
Fortalecimento da capacidade de gestão do DER-ES e demais atores do SES; incluindo o desenvolvimento de um plano de gestão de velocidade.	Serviços de Consultoria	0,35	SBQC
Aquisição de Equipamentos para apoio à fiscalização de peso e para outras aplicações na área de segurança viária	Bens	1,5	SDO
Contrato Piloto para operações rodoviárias – incluindo controle de fauna (animais soltos) e proteção da biodiversidade	Serviços Técnicos	0,5	SDO
Treinamentos e capacitação para municípios do ES participarem da PNATRANS e do Sistema Nacional de Trânsito	Serviços de Consultoria	0,1	SBQC
Treinamento sobre requisitos ambientais e sociais para todas as obras do Programa (DER, Equipes de Apoio, Fiscalização, Empreiteiros)	Serviços de Consultoria	0,2	SBQC
Capacitação do corpo técnico do DER sobre os impactos climáticos e a importância da incorporação da resiliência.	Serviços de Consultoria	0,2	SBQC
Roteiro para digitalização e cobertura de internet nas principais rodovias estaduais – planejamento de infraestrutura de veículos conectados e big data.	Serviços de Consultoria	0,4	SBQC
Estabelecimento de um programa de colaboração entre a Secretaria da Mulher e o DER-ES para a promoção de estágios para mulheres em carreiras STEM, facilitando a sua integração no mercado de trabalho (contratação de	Serviços de Consultoria	0,15	SBQC

Contrato	Categoria	Custo estimado (USD milhões)	Arranjo e Método de aquisição
consultores individuais)			
Treinamento para mitigar os riscos de VBG na construção e logística (transporte rodoviário)	Serviços de Consultoria	0,05	SBQC
Apoiar o emprego das mulheres – incluindo um programa piloto para empregar na logística e na construção – análise de lacunas e promoção do Programa	Serviços de Consultoria	0,1	SDO
Anteprojeto de implantação e pavimentação do Contorno Rodoviário de Santa Maria de Jetibá	Serviço de Consultoria	0,1	SBQC
Anteprojeto de implantação e pavimentação do Contorno Rodoviário de Domingos Martins	Serviços de Consultoria	0,1	SBQC
Projeto e obras do Contorno Rodoviário de Santa Teresa (DBM)	Design & Build	29,8	SDP
Projeto e obras do Contorno Rodoviário de Santa Leopoldina (DBM)	Design & Build	29,8	SDP
Serviços Especializados de Consultoria Técnica de Apoio ao Gerenciamento do Programa	Serviço de Consultoria	4,114	SBQC
Sistema de Gestão Financeira (Sistema e suporte técnico)	Serviço de Consultoria	0,2	SDO
Especialista em gestão financeira para suporte à UGP	Serviço de Consultoria	0,18	CI
Serviços de Auditoria Externa Financeira	Serviço de Consultoria	0,1	SMC

8. RESUMO DA EAPD PARA APOIAR A PREPARAÇÃO DO PAD PELO BANCO

Título da Contratação	Categoria	Custo Estimado (US\$ em milhões)	Classificação de Risco	Abordagem da Aquisição	Método de Seleção	Método de Avaliação
Projeto e obras de recuperação e manutenção de rodovias remunerados por desempenho – Lote 1, incluindo análise de resiliência climática e segurança viária	Design & Build	31,0	52	Aberta nacional	SDO	Conformidade e Menor Preço
Projeto e obras de recuperação e manutenção de rodovias remunerados por desempenho – Lote 2, incluindo análise de resiliência climática e segurança viária	Design & Build	32,0	44	Aberta nacional	SDO	Conformidade e Menor Preço
Projeto e obras de recuperação e manutenção de rodovias remunerados por desempenho – Lote 3, incluindo análise de resiliência climática e segurança viária	Design & Build	21,4	36	Aberta nacional	SDO	Conformidade e Menor Preço
Consultoria de apoio técnico à Supervisão de Obras (Recuperação funcional e Contornos)	Serviços de Consultoria	7,0	32	Aberta Internacional	SBQC	VfM
Anteprojeto de recuperação e manutenção de rodovias remuneradas por desempenho Lote 3	Serviços de Consultoria	0,2	40	Aberta nacional	SBQC	VfM
Contratação de Consultoria Especializada para Atualização do Plano Estadual de Logística e Transportes (PELTES) e do Plano Diretor Rodoviário (PDR) com foco na atualização das estratégias de manutenção e resiliência climática	Serviços de Consultoria	1,45	24	Aberta Internacional	SBQC	VfM
Assistência técnica para avaliar e gerir as implicações fiscais a longo prazo das PPP reembolsadas por pagamentos de disponibilidade e/ou contratos PBC a longo prazo – incluindo custos de vulnerabilidade climática.	Serviços de Consultoria	0,25	32	Aberta nacional	SMC	VfM
Estudo sobre as receitas potenciais pela utilização da faixa de domínio, incluindo propostas para melhorar a capacidade do DER-ES de reduzir a ocupação da mesma com monitoramento frequente e permitir receitas adicionais e potencial digitalização das estradas	Serviços de Consultoria	0,2	28	Aberta Internacional	SBQC	VfM
Capacitação para a utilização de abordagens inovadoras, como BIM e IA, e máquinas de aprendizagem (por exemplo, drones) na monitorização das condições das estradas.	Serviços de Consultoria	0,1	28	Aberta nacional	SBQC	VfM

Título da Contratação	Categoria	Custo Estimado (US\$ em milhões)	Classificação de Risco	Abordagem da Aquisição	Método de Seleção	Método de Avaliação
Desenvolvimento da ferramenta Geoespacial para Adaptação à Resiliência Climática	Serviços de Consultoria	0,35	32	Aberta nacional	SBQC	VfM
Aprimoramento dos mecanismos de gestão de reclamações, incluindo aplicativo para a população fornecer feedback	Serviços de Consultoria	0,1	48	Aberta nacional	SBQC	VfM
Fortalecimento da capacidade de gestão do DER-ES e demais atores do SES; incluindo o desenvolvimento de um plano de gestão de velocidade.	Serviços de Consultoria	0,35	32	Aberta nacional	SBQC	VfM
Aquisição de Equipamentos para apoio à fiscalização de peso e para outras aplicações na área de segurança viária	Bens	1,5	20	Aberta nacional	SDO/PE	VfM
Contrato Piloto para operações rodoviárias – incluindo controle de fauna (animais soltos) e proteção da biodiversidade	Serviços Técnicos	0,5	32	Aberta Nacional	SDO	Conformidade e Menor Preço
Treinamentos e capacitação para municípios do ES participarem da PNATRANS e do Sistema Nacional de Trânsito	Serviços de Consultoria	0,1	40	Aberta nacional	SBQC	VfM
Treinamento sobre requisitos ambientais e sociais para todas as obras do Programa (DER, Equipes de Apoio, Fiscalização, Empreiteiros)	Serviços de Consultoria	0,2	36	Aberta nacional	SBQC	VfM
Capacitação do corpo técnico do DER sobre os impactos climáticos e a importância da incorporação da resiliência.	Serviços de Consultoria	0,2	24	Aberta nacional	SBQC	VfM
Roteiro para digitalização e cobertura de internet nas principais rodovias estaduais – planejamento de infraestrutura de veículos conectados e big data.	Serviços de Consultoria	0,4	24	Aberta nacional	SBQC	VfM
Estabelecimento de um programa de colaboração entre a Secretaria da Mulher e o DER-ES para a promoção de estágios para mulheres em carreiras STEM, facilitando a sua integração no mercado de trabalho (contratação de consultores individuais)	Serviços de Consultoria	0,15	20	Aberta nacional	SBQC	VfM
Treinamento para mitigar os riscos de VBG na construção e logística (transporte rodoviário)	Serviços de Consultoria	0,05	20	Aberta nacional	SBQC	VfM
Apoiar o emprego das mulheres – incluindo um programa piloto para empregar na logística e na construção – análise de lacunas e promoção do Programa	Serviços de Consultoria	0,1	20	Aberta nacional	SBQC	VfM
Anteprojeto de implantação e pavimentação do Contorno Rodoviário de Santa Maria de Jetibá	Serviço de Consultoria	0,1	36	Aberta nacional	SBQC	VfM

Título da Contratação	Categoria	Custo Estimado (US\$ em milhões)	Classificação de Risco	Abordagem da Aquisição	Método de Seleção	Método de Avaliação
Anteprojeto de implantação e pavimentação do Contorno Rodoviário de Domingos Martins	Serviços de Consultoria	0,1	36	Aberta nacional	SBQC	VfM
Projeto e obras do Contorno Rodoviário de Santa Teresa (DBM)	Design & Build	29,8	36	Aberta nacional	SDO	Conformidade e Menor Preço
Projeto e obras do Contorno Rodoviário de Santa Leopoldina (DBM)	Design & Build	29,8	36	Aberta nacional	SDO	Conformidade e Menor Preço
Serviços Especializados de Consultoria Técnica de Apoio ao Gerenciamento do Programa	Serviço de Consultoria	4,114	32	Aberta Internacional	SBQC	VfM
Sistema de Gestão Financeira (Sistema e suporte técnico)	Serviço de Consultoria	0,2	28	Aberta nacional	SDO	
Especialista em gestão financeira para suporte à UGP	Serviço de Consultoria	0,18	28	Aberta nacional	CI	VfM
Serviços de Auditoria Externa Financeira	Serviço de Consultoria	0,1	20	Aberta nacional	SMC	Conformidade e Menor Preço

Vitória (ES), Dezembro/2024

JOSÉ FELZ FERREIRA

Gerente de Operações de Crédito
Subsecretaria de Estado de Captação de Recursos – ES
Secretaria de Estado de Economia e Planejamento - SEP
Governo do Estado do Espírito Santo

LUCÉLIA FEHLBERG PEREIRA BUENO

Gerente de Financiamentos e Captação de Recursos
Diretoria de Gerenciamento de Projetos e Ações - DIGEP
Departamento de Edificações e de Rodovias | DER-ES
Governo do Estado do Espírito Santo

WALCIR GONÇALVES DA SILVA

Líder de Equipe
Gerência de Financiamentos e Captação de Recursos
Diretoria de Gerenciamento de Projetos e Ações - DIGEP
Departamento de Edificações e de Rodovias | DER-ES
Governo do Estado do Espírito Santo