

**CRITÉRIOS PARA AVALIAÇÃO E SELEÇÃO DE ESTUDOS DE VIABILIDADE RECEBIDOS PELO
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL A TÍTULO DE DOAÇÃO
(APLICÁVEIS PARA O PROJETO DE CONCESSÃO DA BR-163/230/MT/PA, ENTRE O
ENTRONCAMENTO COM A MT-220 E MIRITITUBA)**

1. Verificação quanto à utilidade do estudo de viabilidade, baseado no Termo de Referência fornecido pela Secretaria Nacional de Transportes Terrestre e Aquaviário.

a. Objetivo

Garantir que o estudo de viabilidade entregue é utilizável e que pode seguir para as etapas posteriores do processo de estruturação, verificação quanto à solução do problema proposto (item 2 deste documento), ajustes, participação social, etc.

Esta avaliação, no entanto, não servirá para selecionar ou comparar estudos, sendo apenas utilizada para demonstrar a razoabilidade em dar prosseguimento à análise dos mesmos.

b. Funcionamento

Será realizada uma análise dos itens abaixo relacionados, constantes do Termo de Referência, para averiguação quanto ao atendimento (pontuação = 1), atendimento parcial (pontuação = 0,5) ou não atendimento (pontuação = 0) dos mesmos.

A nota total mínima aceitável para que o estudo possa ser considerado útil e prosseguir para as demais etapas de estruturação do projeto de concessão é de 50 pontos.

A obtenção da pontuação 1 em qualquer dos itens não descarta necessidade de ajustes relacionados ao item, apenas demonstra o atendimento do mesmo ao Termo de Referência.

CRITÉRIOS PARA VERIFICAÇÃO QUANTO À UTILIDADE DO ESTUDO DE VIABILIDADE				Peso Relativo [a]	Atende (1) / Atende Parcial (0,5) / Não atende (0) [b]	Total [a x b] x 100
Produto 1 - Estudos de Tráfego	Estudo de demanda	Trabalhos de Campo	Contagens volumétricas classificatórias	2,57%		
			Pesquisa de origem-destino	2,57%		
			Pesquisa de preferência declarada	2,57%		
			Determinação dos Volumes Diários Médios Anuais	2,57%		
			Sistema Viário	2,57%		
			Zoneamento	0,86%		
			Sistemas de Transportes	2,57%		
			Rede georreferenciada	2,57%		
			Matriz origem-destino	2,57%		
			Alocação de viagens para o ano base – sem pedágio / com pedágio	0,86%		
			Projeção de tráfego ao longo da Concessão	2,57%		

		Cenários de localização de Praças de Pedágio	2,57%		
		Resultados dos estudos	2,57%		
		TOTAL	30,0%		
Produto 2 - Estudos de Engenharia	Cadastro	Características físicas da rodovia	1,50%		
		Pavimento	1,50%		
		Sinalização e Dispositivos de Segurança	0,50%		
		Obras-de-Arte Especiais	1,50%		
		Sistema de Drenagem, Obras-de-Arte Correntes, Contenções e Terraplenos	1,00%		
		Edificações e Instalações Operacionais	0,50%		
		Sistema elétrico e de Iluminação	0,50%		
		Travessias Urbanas	1,50%		
		Obras e projetos em curso	0,50%		
		Cobertura de telefonia celular e internet móvel	0,50%		
		Acidentes	0,50%		

		Acessos	1,50%		
		Diagrama Unifilar do Trecho	1,00%		
		Faixa de Domínio	1,50%		
		TOTAL	14,0%		
	Estudos Ambientais	Marco Legal	0,72%		
		Diagnostico ambiental	2,17%		
		Licenciamento ambiental	2,17%		
		Trechos prioritários	0,72%		
		Inventário dos passivos ambientais existentes	2,17%		
		Análise integrada	2,17%		
		Implantação da ISO 14.001	0,72%		
		Orçamento	2,17%		
		TOTAL	13,0%		
	Trabalhos Iniciais	Reparos no pavimento	0,45%		

		Reparos na sinalização, Dispositivos de proteção, segurança e iluminação	0,30%		
		Reparos nas Obras-de-Arte Especiais	0,45%		
		Reparos no sistema de drenagem	0,30%		
		Indicação das prováveis fontes de insumos e sua forma de aquisição, exploração local ou comercial e cálculo da respectiva Distância Média de Transporte - DMT	0,45%		
		Reparos na faixa de domínio e canteiro central	0,15%		
		Execução de obras de recuperação ambiental, contenções e terraplenos	0,45%		
		Orçamento	0,45%		
		TOTAL	3,0%		
	Programa de Recuperação	Recuperação do pavimento	0,79%		
		Recuperação da sinalização, dispositivos de proteção e segurança e iluminação	0,26%		
		Recuperação das Obras-de-Arte Especiais	0,79%		
		Recuperação do sistema de drenagem e nas Obras-de-Arte Correntes	0,53%		
		Recuperação da faixa de domínio e canteiro central	0,26%		

		Execução de obras de recuperação ambiental, contenções e terraplenos	0,79%		
		Indicação das prováveis fontes de insumos e sua forma de aquisição, exploração local ou comercial e cálculo da respectiva Distância Média de Transporte - DMT	0,79%		
		Orçamento	0,79%		
		TOTAL	5,0%		
	Programa de Manutenção Periódica e Conservação	Pavimento	1,20%		
		Sinalização e Dispositivos de Proteção e Segurança	0,40%		
		Obras-de-Arte Especiais	0,80%		
		Sistema de Drenagem e Obras-de-Arte correntes	0,40%		
		Canteiro central e faixa de domínio	0,40%		
		Terraplenos e Estruturas de Contenção	0,80%		
		Edificações e Instalações Operacionais	0,40%		
		Sistemas Elétricos e de Iluminação.	0,40%		
		Orçamento	1,20%		

		TOTAL	6,0%		
	Programa de Investimento (Melhorias e Ampliação de Capacidade)	Avaliação da Capacidade e Nível de Serviço	1,76%		
		Ampliações de Capacidade	1,76%		
		Melhorias	1,76%		
		Índice de Suporte Califórnia (CBR) Referencial	1,18%		
		Definições de Volume de Movimento de Terra	1,18%		
		diagrama unifilar contendo as duplicações e melhoramentos previstos	0,59%		
		Orçamento	1,76%		
		TOTAL	10,0%		
Produto 3 - Modelo Operacional	<i>Conceituar e descrever os sistemas, seus parâmetros técnicos e de desempenho e os investimentos necessários</i>	Sistema de atendimento aos usuários (SAU)	1,00%		
		Sistema de Comunicação com os Usuários	0,67%		
		Sistema de Monitoração de Tráfego	0,67%		
		Segurança de Trânsito	0,33%		
		Centro de Controle Operacional (CCO)	0,33%		

		Sistema de Arrecadação de Pedágio	1,00%		
		Sistema de Pesagem de Veículos	0,33%		
		Edificações e Instalações Operacionais	0,33%		
		Administração da Concessionária	0,33%		
		Guarda e Vigilância Patrimonial	0,33%		
		Apoio à fiscalização de trânsito e da ANTT	0,33%		
		Instalação de equipamentos que permitam o controle de velocidade, a contagem volumétrica por sentido de tráfego e por tipologia de veículo	0,33%		
		Processo de Orçamentação	1,00%		
		TOTAL	7,0%		
Produto 4 - Estudo Econômico- Financeiro	<i>O estudo econômico-financeiro consolidará os resultados dos estudos de tráfego, de engenharia e de meio ambiente, utilizando-se as premissas macroeconômicas, financeiras e de projeto definidas pelo Poder Concedente, além</i>	Utilização do sistema de custos SICRO/DNIT mais recente	0,63%		
		Análise de sensibilidade em relação à variação da demanda em longo prazo, caracterizando-se, além de um cenário base, um cenário otimista e outro pessimista através dos impactos dessas variações nos resultados finais dos estudos	1,25%		
		Disponibilização de planilhas que permitam simular a entrada em operação da Ferrogrão em diferentes momentos	1,88%		

	<i>daquelas definidas neste Termo de Referência</i>	Disponibilização de planilhas que permitam simular em diferentes momentos da concessão a inclusão e a exclusão de obras de ampliação de capacidade, bem como a inclusão e exclusão dos acessos as instalações portuárias próximas de Miritituba e das obras correspondentes à “Variante da Serra do Cachimbo” e à “Variante do Curuá”	1,25%		
		Disponibilização de planilhas que permitam simular o uso de tarifas de face distintas para cada praça (em função do trecho de cobertura de praça ou de outro parâmetro a ser proposto) ou iguais	0,63%		
		Disponibilização de planilhas que permitam simular variações nos multiplicadores a serem aplicados à tarifa básica de pedágio em relação às categorias de veículos e números de eixos	0,63%		
		Premissas do Estudo Econômico-Financeiro	1,88%		
		Resultados dos Estudos	1,88%		
		TOTAL	10,0%		
Produto 5 – PER	<i>Deverá especificar todas as condições para execução do contrato de concessão, caracterizando todos os serviços e obras previstos</i>	Frentes da concessão	0,55%		
		Monitoração e relatórios	0,18%		
		Gestão ambiental	0,55%		

	<i>ao longo do prazo da concessão</i>	Gestão social	0,18%		
		Apêndices	0,55%		
		TOTAL	2,0%		
			100,0%		

2. Verificação quanto à solução do problema proposto, objeto do escopo do estudo de viabilidade.

a. Objetivo

Verificar se o objetivo principal a ser observado na elaboração do estudo, qual seja, dar a melhor solução para equacionar o problema proposto, foi atingido.

No caso de mais de um estudo disponível, as pontuações obtidas servirão para selecionar aquele que melhor solucionou o problema objeto do escopo do estudo e que será considerado, portanto, o melhor estudo para a finalidade pretendida*.

b. Funcionamento

Será realizada análise quanto ao nível de atendimento alcançado pela solução dada aos itens abaixo relacionados para averiguação quanto ao atendimento (pontuação = 1), atendimento parcial (pontuação = 0,5) ou não atendimento (pontuação = 0) dos mesmos.

A obtenção da pontuação 1 em qualquer dos itens não descarta necessidade de ajustes relacionados ao item.

O problema será considerado resolvido de forma adequada se todos os itens obtiverem pontuação 1 ou, para aqueles que obtiverem pontuação inferior, ficar demonstrada a inviabilidade do atendimento.

CRITÉRIOS PARA VERIFICAÇÃO QUANTO À SOLUÇÃO DO PROBLEMA PROPOSTO		Peso Relativo [a]	Atende (1) / Atende Parcial (0,5) / Não atende (0) [b]	Total [a x b] x 100
1	Modelagem de um projeto atrativo a investidores privados e com tratamento adequado dos riscos	21,4%		
2	Dotar a rodovia de condições perenes de trafegabilidade	16,7%		
3	Propiciar condições para o escoamento de grãos compatíveis com a infraestrutura portuária e de navegação existentes, considerando os investimentos já realizados e o potencial a curto e médio prazos de novos investimentos	19,0%		
4	Reduzir o custo operacional dos veículos e os tempos de viagem de forma que a redução dos fretes compense o pagamento de pedágio	14,3%		
5	Propor soluções de engenharia para a estrutura do pavimento, obras-de-arte especiais e outros elementos importantes da rodovia, que sejam sustentáveis em longo prazo, no que diz respeito a custos de manutenção após o encerramento da concessão	11,9%		
6	Evitar oferta de infraestrutura (ampliação de capacidade) que se torne desnecessária após eventual implantação de ferrovia	9,5%		

7	Equacionamento das questões ambientais, considerando eventuais licenças ambientais já expedidas e respectivas condicionantes e os riscos ambientais envolvidos	7,1%		
		100,00%		

(*) Critérios de desempate para seleção do melhor estudo:

1. Maior pontuação obtida no item de maior peso relativo. Em persistindo o empate, maior pontuação obtida no item de segundo maior peso relativo, e assim por diante.
2. Maior pontuação obtida na verificação quanto à utilidade do estudo.

CONDIÇÕES GERAIS:

- A) O recebimento de estudo doado não impõe prazo para que a administração realize avaliação e seleção cujos critérios são aqui especificados.
- B) A obtenção de estudo útil e que solucione o problema de forma adequada poderá, por questões de conveniência, oportunidade e eficiência administrativa, dispensar a aplicação dos critérios de avaliação e seleção a outros estudos que tenham sido posteriormente recebidos a título de doação ou que estejam em processo de elaboração, mesmo que o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil tenha manifestado interesse em recebê-los.