

Documento do
Banco Mundial

SOMENTE PARA USO OFICIAL

Nº do Relatório: 56261-BR

DOCUMENTO DE AVALIAÇÃO DO PROJETO
COM
EMPRÉSTIMO PROPOSTO
NO MONTANTE DE US\$ 300 MILHÕES
AO
ESTADO DO TOCANTINS
COM A GARANTIA DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
PARA O
PROJETO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL INTEGRADO SUSTENTÁVEL (*PDRIS*)

19 de junho de 2012

Este documento está sendo divulgado antes de ser considerado pelo Conselho de Administração do Banco Mundial. Isso não implica um resultado presumido. Este documento poderá ser atualizado após a consideração por parte do Conselho de Administração do Banco Mundial e a versão atualizada do documento será disponibilizada ao público em conformidade com a política do Banco sobre Acesso à Informação.

EQUIVALÊNCIA DA MOEDA

(Taxa de câmbio em vigor em 12 de junho de 2012)

Unidade Monetária = Real Brasileiro

R\$ 2.0652 = US\$ 1

US\$ 0.4842 = R\$ 1

EXERCÍCIO FINANCEIRO

1º de janeiro – 31 de dezembro

ABREVIações E ACRÔNIMOS

CdL	Comissão de licitação	Ruraltins	Instituto de Desenvolvimento Rural do Estado do Tocantins
CPS	Estratégia de Parceria com o País	SEAGRO	Secretaria da Agricultura, Pecuária e Desenvolvimento Agrário do Estado do Tocantins
CREMA	Contrato de Reabilitação e Manutenção de Rodovias baseado na atuação	SECAD	Secretaria da Administração do Estado do Tocantins
EIA	Estudo de Impacto Ambiental	SEDUC	Secretaria da Educação do Estado do Tocantins
EMP	Plano de Manejo Ambiental	SEFAZ	Secretaria da Fazenda do Estado do Tocantins
ESIA	Estudo de Impacto Ambiental e Social	SEINFRA	Secretaria da Infraestrutura do Estado do Tocantins
ESMF	Quadro de Manejo Ambiental e Social	SEMADES	Secretaria do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável do Estado do Tocantins
FUNAI	Fundação Nacional do Índio	SEPLAN	Secretaria do Planejamento e da Modernização da Gestão Pública do Estado do Tocantins
FUNASA	Fundação Nacional de Saúde	EdT	Estado do Tocantins
GDP	Produto Interno Bruto (PIB)	UGP	Unidade de Gestão de Projetos
GOP/GAP	Unidade de Gestão Operacional/Unidade de Gestão Administrativa		
HDM	Sistema de Desenvolvimento e Gestão de Rodovias		
IBRD	Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento		
IFR	Relatórios Financeiros do Projeto		
IPDP	Plano de Desenvolvimento dos Povos Indígenas		
IPPF	Quadro de Planejamento para os Povos Indígenas		
IRI	Índice Internacional de Aspreza		
IRR	Taxa Interna de Retorno (TIR)		
Naturatins	Instituto Natureza do Tocantins		
NPV	Valor Presente Líquido		
ORAF	Quadro de Avaliação de Risco Operacional		
PDO	Objetivo de Desenvolvimento do Projeto		
PDRIS	Projeto de Desenvolvimento Regional Integrado Sustentável do Tocantins		
PPA	Plano Pluri Anual		
RPF	Quadro da Política de Reassentamento		

Vice-Presidente Regional:	Hasan Tuluy
Diretor de País:	Deborah Wetzel
Diretor de Setor:	Ede Jorge Ijjasz-Vasquez
Gerente de Setor:	Aurelio Menendez
Chefe da Equipe do Projeto:	Eric Lancelot

SUMÁRIO

I . Contexto Estratégico	1
A . Contexto do País	1
B. Contexto Institucional e Setorial	2
C. Objetivos mais elevados para os quais o Projeto contribui.....	3
II. Objetivos de Desenvolvimento do Projeto	4
A. PDO.....	4
B. Projetos Beneficiários.....	4
C. PDO Indicadores de Nível de Resultados	4
III. Descrição do Projeto.....	5
A. Componentes do Projeto	5
B. Financiamento do Projeto	7
1. Instrumento de Empréstimo.....	7
2. Financiamento e Custo do Projeto.....	8
C. Lições Aprendidas e Refletidas na Concepção do Projeto.....	8
IV. Implementação	9
A. Acordos Institucionais e de Implementação	9
B. Monitoramento e Avaliação de Resultados.....	10
C.Sustentabilidade.....	11
V. Principais Riscos e Medidas de mitigação.....	11
A. Tabela Resumida de Classificação de Risco.....	11
B. Explicação da Classificação de Risco Global	11
VI. Síntese da Avaliação	12
A. Análise Financeira e Econômica	12
B. Técnica	12
C. Gestão Financeira	13
D. Aquisição	14
E. Social (incluindo salvaguardas).....	14
F. Meio ambiente (incluindo salvaguardas).....	15
Anexo 1: Tabela de Resultados e Monitoramento.....	17
Anexo 2: Descrição Detalhada do Projeto	26
Anexo 3: Acordos de Implementação.....	39
Anexo 4: Quadro de Avaliação de Risco Operacional (ORAF).....	65
Anexo 5: Plano de Apoio de Implementação.....	70
Anexo 6: Formação da Equipe	76
Anexo 7: Análise Econômica.....	77
Anexo 8: Mapa do Tocantins.....	92

FICHA DE DADOS DO DOCUMENTO DE AVALIAÇÃO DO PROJETO

BRASIL
DESENVOLVIMENTO REGIONAL INTEGRADO SUSTENTÁVEL DO
TOCANTINS
AMÉRICA LATINA E CARIBE
LCSTR

Informações Básicas			
Data:	19 De junho de 2012	Setores:	Estradas e rodovias (70%), Administração subnacional do governo (15%); Setor geral da administração pública (10%); Setor geral da educação (5%)
Diretor de País:	Deborah Wetzel	Temas:	Serviços rurais e de infraestrutura (40%); Governança Municipal e Reforço Institucional (30%); Políticas ambientais e instituições (15%); Governança do setor público (10%); Educação para todos (5%)
Gerente /Diretor de Setor:	Aurelio Menendez / Ede Jorge Ijjasz-Vasquez	Categoria Ambiental:	B – Avaliação Parcial
Projeto ID:	P121495		
Instrumento de empréstimo:	Empréstimo de Investimento Específico		
Chefe da Equipe do Projeto:	Eric Lancelot		
O projeto inclui algum componente de Desenvolvimento Conduzido pela Comunidade (CDD)? Não			
Corporação Financeira Internacional (IFC) Conjunta:			
Mutuário: ESTADO DO TOCANTINS			
Órgão Responsável: Estado do Tocantins - Secretaria do Planejamento e da Modernização da Gestão Pública (SEPLAN)			
Contato:	Antônio José Guerra,	Título:	Superintendente de Apoio ao COPPE, Secretaria do Planejamento e da Modernização da Gestão Pública
Telefone:	+55 (63) 3212-4400	E-mail:	antonio.guerra@seplan.to.gov.br
Período de execução do projeto:	Data de início:	26 De Julho de 2012	Data do término: 30 de setembro de 2018.
Data Prevista Para Entrar Em Vigor:	30 de setembro de 2012.		

Data Prevista de Encerramento : 31 de março de 2019								
Dados de Financiamento do Projeto (US\$ milhões)								
☒ Empréstimo		☐ Doação		☐ Outro				
☐ Crédito		☐ Garantia						
Para empréstimos/créditos/outros								
Custo total do projeto:		375			Financiamento Total do Banco:		300	
Co-financiamento total:				Gap de Financiamento:				
Fonte de financiamento				Montante (em milhões de US\$)				
MUTUÁRIO/DESTINATÁRIO				75				
BIRD (Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento)				300				
IDA (Associação Internacional de Desenvolvimento): Novo								
IDA (Associação Internacional de Desenvolvimento): Reiterar o compromisso								
Outros								
Gap de Financiamento:								
Total				375				
Estimativa de desembolsos (em milhões de US\$)								
EXERCÍCIO	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Anual	15,00	55,00	75,00	70,00	40,00	30,00	10,00	5,00
Cumulativo	15,00	70,00	145,00	215,00	255,00	285,00	295,00	300,00
Objetivo(s) de Desenvolvimento do Projeto								
O objetivo de desenvolvimento do projeto proposto é promover a melhoria da eficácia do transporte rodoviário e maior eficiência dos serviços públicos selecionados, para apoiar a agenda de desenvolvimento integrado e territorialmente equilibrado do Estado do Tocantins.								
Componentes								
Nome do componente						Custo (USD Milhões)		
Componente 1 Aprimorar os transportes públicos nas zonas rurais						240		

Componente 2 Aprimorar a eficiência dos serviços públicos	51,25		
Componente 3 Gerenciamento de Projeto	7,25		
Taxa de <i>Front-End</i>	0,75		
Conformidade			
Política			
O projeto afasta-se da Estratégia de Assistência aos Países (CAS) em conteúdo ou outros aspectos significativos?	Sim []	Não [x]	
O projeto requer quaisquer exceções das políticas do Banco?	Sim []	Não [x]	
Elas foram aprovadas pela direção do Banco?	Sim [x]	Não []	
Busca-se a aprovação do Conselho de Administração do Banco para alguma exceção à política do Banco?	Sim []	Não [x]	
O projeto atende aos critérios regionais de prontidão para implementação?	Sim [x]	Não []	
Políticas de Salvaguarda Acionadas pelo Projeto	Sim	Não	
Avaliação Ambiental OP/BP 4.01	x		
Habitats Naturais OP/BP 4.04	x		
Florestas OP/BP 4.36	x		
Controle de Pragas OP 4.09	x		
Recursos Culturais Físicos OP/BP 4.11	x		
Povos Indígenas OP/BP 4.10	x		
Reassentamento Involuntário OP/BP 4.12	x		
Segurança de Barragens OP/BP 4.37	x		
Projetos em Vias Navegáveis Internacionais (OP/BP 7.50)		x	
Projetos em áreas disputadas OP/BP 7.60		x	
Convênios Legais			
Nome	Recorrente	Data de vencimento	Frequência
<i>Arranjo Institucional</i> O Mutuário deverá, em todos os momentos durante a execução e até a conclusão do projeto, manter uma unidade dentro da SEPLAN para ser responsável pela coordenação e acompanhamento do Projeto (o "PMU"), esta unidade deverá ter uma estrutura e funções satisfatórias ao Banco, conforme definido no Manual de Operação, assim como uma equipe em número suficiente e com qualificações e experiência aceitáveis para o Banco.	x		
<i>Acordo de Cooperação</i> Antes da realização de qualquer atividade do Projeto que exija a assistência determinada de qualquer Entidade de Participantes, o Mutuário deverá entrar em um acordo de cooperação com a referida entidade participante (o "Acordo de Cooperação"), nos termos e condições aceitáveis para o Banco, que deve incluir, entre outros, a obrigação da entidade participante para: (a) auxiliar o Mutuário, através de SEPLAN, na execução da atividade do referido Projeto ou atividades com a devida diligência e eficiência, e (b) cumprir com as obrigações pertinentes a este Acordo, inclusive com as disposições das diretrizes anticorrupção, todos como aplicável à atividade correspondente do Projeto. O Mutuário deverá exercer seus direitos e cumprir com suas obrigações no âmbito de cada Acordo de Cooperação de tal maneira a proteger os interesses do Mutuário e do Banco e para alcançar os propósitos do Empréstimo. Exceto quando o Banco concorde de forma diferente, o Mutuário não deverá atribuir, alterar, revogar, renunciar, cancelar ou deixar de cumprir qualquer acordo de cooperação, incluindo as respectivas disposições.	x		

Manual Operacional Sem limitação das disposições da seção 5.01 (Disposições Gerais), o Mutuário deve executar o Projeto, e/ou deve fazer com que o Projeto seja realizado, em conformidade com as disposições de manual satisfatório ao Banco (o "Manual Operacional"), o qual deverá especificar os procedimentos e orientações para a execução, o acompanhamento e a avaliação do projeto, incluindo, entre outros: (a) os procedimentos para a realização, acompanhamento e avaliação do Projeto (incluindo técnica, contratação, desembolso, gestão financeira e requisitos sociais e ambientais dos mesmos); (b) os critérios de elegibilidade para a seleção de Subprojetos de Estrada Municipal, Subprojetos de Melhoria da Rodovia Estadual e Subprojetos de Reabilitação de Rodovia Estadual; (c) a lista dos Subprojetos de Reabilitação de Estrada Estadual I; (d) os critérios para a seleção de locais públicos e/ou instalações mencionadas no item 2.1 (iv) do Projeto; (e) os indicadores a serem utilizados para o Projeto de monitoramento e avaliação; (f) as funções, responsabilidades, estrutura e composição dos elementos chave do pessoal da UGP; e (g) a Avaliação do Impacto Ambiental e Social, a Quadro de Gestão Ambiental e Social (incluindo o Plano de Gestão Ambiental), Quadro da Política de Reassentamento e Quadro de Planejamento para os Povos Indígenas. O Manual Operacional pode ser alterado pelo Mutuário de tempos em tempos com a prévia aprovação do Banco. Em caso de qualquer conflito ou inconsistência entre os termos deste Acordo e aqueles contidos no Manual Operacional, os termos deste Acordo prevalecerão.	x		
Subprojetos de Estradas Municipais Antes da aprovação dos trabalhos municipais, o Mutuário, deverá fornecer ao Banco: (a) uma cópia da agenda de desenvolvimento do município ; (b) a lista dos trechos prioritários; (c) uma cópia do acordo de cooperação entre o Mutuário e o município pertinente; (d) se aplicável, uma cópia do acordo de consórcio intermunicipal; (e) os documentos de licitação para o subprojeto de estrada Municipal pertinente;		Antes de iniciar os trabalhos	
Provisões Sociais e Ambientais O Mutuário deve, através da SEPLAN, e com a assistência da Entidade Participante pertinente, implementar o Projeto em conformidade com as disposições da Quadro de Gestão Social e Ambiental, a Quadro de Planejamento para os Povos Indígenas e a Quadro de Política de Reassentamento (incluindo a Quadro de Processo), de uma forma aceitável para o Banco.	x		
Outros requerimentos O Mutuário deverá manter durante a Implementação do Projeto um especialista em licitação para a SEINFRA e um especialista em licitação para a SEPLAN, ambos de acordo os termos de referência satisfatórios ao Banco.		A ser determinado nas negociações	
Até 31 de outubro de 2015, ou quando os desembolsos atingirem 50% do montante do empréstimo, prevalecendo o que ocorrer primeiro, e sem limitação às disposições da Seção 5.08 b (Condições Gerais), o Mutuário deverá: (a) realizar em conjunto com o Banco uma revisão intermediária (midterm review) sobre os progressos na implementação do Projeto; e (b) imediatamente após essa revisão intermediária, agir rapidamente e diligentemente para tomar qualquer ação corretiva, conforme ficar acordado entre o Mutuário e o Banco.		Em 31 de outubro de 2015 ou quando o desembolso chegar a 50%	
Composição da Equipe			
Equipe do Banco			

Nome	Título	Especialização	Unidade	UPI	
Eric Lancelot	Engenheiro de transporte Sênior, TTL	Engenheiro	LCSTR	298491	
Gregoire Gauthier	Engenheiro de transportes Sênior	Engenheiro	LCSTR		
Clarisse Torrens Borges Dall’Acqua	Especialista de meio ambiente (ETC)	Meio Ambiente	LCSEN	331593	
Jason Paiement	Especialista Social	Social	LCSSO	177686	
David Evans	Economista Sênior (Educação)	Educação	LCSHE	213993	
Evelyn Levy	Consultor (Setor Público e Governança)	Setor Público e Governança	LCSPR	319922	
Maria de Fatima Amazonas	Especialista Sênior de Desenvolvimento Rural	Desenvolvimento Rural	LCSAR	232642	
João Vicente	Especialista em Gestão Financeira	Finanças	LCSFM	328583	
Miguel-Santiago da Silva Oliveira	Diretor de Finanças Sênior	Finanças	CTRLN	260058	
Catarina Portelo	Advogada Sênior	Lei	LEGLA	221750	
Marta Elena Molares-Halberg	Advogada Principal	Lei	LEGES	013064	
Isabela Manelici	JPA	Engenheiro	TWITR	370323	
Sivan Susan Tamir	ETC	Economia	LCSTR	330189	
Hanayo Taguchi	Assistente de Projetos	Administração	LCSTR	274120	
Satoshi Ogita	ETC	Engenheiro	LCSTR	361479	
Bernadete Lange	Especialista Ambiental	Ambiente	LCDSEN	322535	
Etel Patricia Bereslawski Aberboj	Especialista Sênior de aquisições	Aquisições	LCSPT	333033	
Local					
País	Primeira Divisão Administrativa	Local	Planejado	Atual	Comentários
Brasil	Estado do Tocantins	Estado do Tocantins		X	

I. Contexto Estratégico
A. Contexto do País

1. *Características Gerais.* O Estado do Tocantins (EdT) é o Estado mais novo do Brasil, criado nos termos da Constituição de 1988, quando ele se separou da metade norte do já formado Estado de Goiás. Localizado no Centro-Norte do Brasil, o bioma do *Cerrado*¹ (87% do Estado), tem um clima tropical com acentuada sazonalidade marcada por uma estação seca de maio até outubro. Possui ativos ambientais únicos, incluindo grandes áreas preservadas tais como a Ilha do Bananal no Rio Araguaia, maior ilha fluvial do mundo, e a região do *Jalapão* no extremo leste do Estado. A urbanização do Estado tem crescido em um ritmo acelerado desde a sua criação e está agora alinhada com as tendências atuais brasileiras, com 79% da população em áreas urbanas, concentrada nas 10 cidades mais importantes. A maioria das cidades varia de pequenas a muito pequenas, com menos de 5.000 habitantes em mais da metade dos 139 municípios.

2. *Economia & Finanças.* Com um PIB perto de R\$ 13 bilhões (2008) (equivalente a US\$ 7,10 bilhões, usando a taxa de câmbio média de 2008) e elevadas taxas de crescimento na fase inicial de sua história, atingindo 7% de crescimento ao ano na média dos últimos 7 anos, apesar da sensibilidade a choques externos, o Tocantins é um dos menores Estados brasileiros em termos de PIB, mas apresenta uma das maiores taxas de crescimento dentre os Estados brasileiros. A economia é composta do setor primário (20,8%, principalmente agricultura), indústria (23,6%, principalmente construção e agroindústria) e serviços (55,6%) (2008). O Estado tem tido grandes excedentes em sua balança comercial devido ao crescimento expressivo da exportação, como ilustrado pelo aumento de 23% entre 2009 e 2010. No entanto, essas exportações dependem principalmente de um número limitado de produtos agrícolas e a acessibilidade geral e a logística continuam sendo um gargalo importante, levando-se em conta que os centros de produção estão localizados, na melhor das hipóteses, a centenas de quilômetros de distância dos principais centros de consumo. Sucessivos governos têm conseguido manter uma posição financeira saudável através da implementação de planos de responsabilidade fiscal e políticas orçamentais desde a criação do Estado, permitindo capacidade adequada para assumir uma dívida adicional. As receitas fiscais aumentaram 20% em 2010 em relação a 2009 e, apesar da crise mundial, as receitas ainda aumentaram 16% e 26% em termos nominais de 2009 a 2010 e de 2010 a 2011, respectivamente.

3. *Contexto social do EdT.* Embora a situação socioeconômica tenha melhorado desde a criação do Estado, mais avanços precisam ser realizados para trazer os indicadores sociais mais perto das médias nacionais. Enquanto o PIB per capita quase dobrou nos últimos 6 anos, (i) atualmente está relativamente baixo, em R\$ 10.223 ao ano (2008) (equivalente a US\$ 5.600 usando a taxa de câmbio média de 2008), colocando o Tocantins em 16º lugar entre os Estados brasileiros; (ii) o Índice de Desenvolvimento Humano foi de 0.756 em 2005 (vs. 0,61 em 1991), ainda que cerca

¹ O Bioma do cerrado se caracteriza por formações de savana atravessadas por matas de galeria e vales de rios. É uma das savanas de maior biodiversidade no mundo, incluindo um mosaico de ecossistemas com 23 tipos de vegetação, consistindo em sua maioria de savanas tropicais, campos e florestas.

de 11% (2008) da população permanece abaixo da linha da pobreza²; (iii) a taxa de mortalidade infantil (2009) é de 26 mortes a cada 1.000 crianças até um ano de idade (22,5 em média no Brasil); (iv) a taxa de alfabetização melhorou significativamente, de 62% em 1991 para 85% em 2007, ainda que os resultados dos testes permanecem bem abaixo da média brasileira, tanto no ensino primário como no secundário. Similarmente, o acesso à educação infantil permanece bem abaixo da média nacional. Finalmente, dois grupos vulneráveis vivem no Tocantins, incluindo 13.100 indígenas que vivem em seis principais territórios indígenas (de acordo com a FUNAI, IBGE 2010) e cerca de 7.500 moradores de Quilombos³ em 15 comunidades rurais dispersas.

B. Contexto Institucional e Setorial

4. *Estratégia de Desenvolvimento do EdT.* Estratégias de desenvolvimento de longo prazo destinadas a promover o desenvolvimento sustentável e qualidade de vida para os cidadãos numa perspectiva de modernização do Estado têm sido priorizadas consistentemente nos sucessivos planos plurianuais de quatro anos (PPA) adotados pelos diferentes governos nos últimos 20 anos. Durante os primeiros estágios da criação do Estado, isto foi traduzido em um forte foco na construção de infraestrutura básica, dada ao relativo afastamento do Estado e a existência de regiões menos desenvolvidas. Os PPAs mais recentes do Estado têm evoluído progressivamente no sentido de apoiar um desenvolvimento mais abrangente, equilibrado e integrado de seus territórios e dos cidadãos. Alinhados com essa estratégia de longo prazo, o novo PPA do Estado do Tocantins (2012-2015) visa fomentar a competitividade para o crescimento econômico, garantindo a inclusão social e a sustentabilidade ambiental.

5. *No plano econômico,* devido a seu clima favorável e grande disponibilidade de terras aráveis, o Estado está tirando proveito de seu potencial de agronegócio para aumentar seu PIB no contexto do aumento mundial da demanda por commodities agrícolas. Como resultado, a agenda de desenvolvimento do Estado concentra-se no reforço da capacidade de produção dos produtores regionais enquanto também fomenta iniciativas econômicas locais (incluindo, entre outros, o turismo) e preparação de medidas de acompanhamento para melhorar a eficiência da entrega de serviços públicos, levando em conta o afastamento relativo do Estado e seus territórios. É fundamental na agenda de desenvolvimento do Estado a melhoria do transporte e da logística, integrando as localidades às vias de acesso aos principais corredores de transporte, a fim de impulsionar seu desenvolvimento econômico, promovendo integração dos agentes econômicos do Estado com relação aos mercados nacionais e internacionais.

Nessa perspectiva, os novos corredores federais de transporte, planejados ou em construção, que têm o potencial para reduzir os custos do transporte rodoviário de mercadorias de longa distância⁴, são oportunidades excepcionais que o governo pretende aproveitar, articulando seus investimentos em transporte com os investimentos federais.

² Definidas pelo Governo Federal como famílias com renda per capita mensal de até R\$70,00.

³ Mocambos, Terra de preto, Comunidades remanescentes de quilombos, Comunidades negras rurais, Comunidades de terreiro são grupos de afrodescendentes que permaneceram após escaparem da escravidão (Quilombolas). 171 Comunidades Quilombolas foram reconhecidas no Brasil e estima-se que haja, no total, cerca de 3.000 comunidades.

⁴ O governo federal está atualmente construindo a Ferrovia Norte Sul (a qual passará pelo Estado) e financiando melhorias na navegabilidade do rio Tocantins no norte do Estado.

6. *Nas frentes sociais e ambientais*, a agenda de desenvolvimento do Governo visa garantir que o crescimento do Estado seja regionalmente equilibrado, com inclusão social e ecologicamente sustentável. O Tocantins está na fronteira agrícola do Brasil. As áreas rurais do Estado são caracterizadas por propriedades de pequenas dimensões e dispersas, e com populações e comunidades ribeirinhas (às vezes vulneráveis). Conscientes de que o crescimento descontrolado de seus territórios põe em risco o desenvolvimento sustentável, a agenda de desenvolvimento do Estado visa promover oportunidades econômicas através da construção de capital social por meio de descentralização e empoderamento das populações rurais, capacitação e incentivo de iniciativas econômicas locais e o reforço da educação e, paralelamente, implementar políticas⁵ de proteção ambiental de ponta.

Da mesma forma, melhorar o acesso de transporte dessas populações para oportunidades de emprego, mercados e serviços, melhores centros de saúde e educação são fundamentais para apoiar esta agenda de desenvolvimento.

C. Objetivos Principais para os quais o Projeto Contribui

7. *A parceria histórica entre o EdT e o Banco Mundial*. O Banco tem apoiado o desenvolvimento do EdT continuamente desde o início de sua criação (anos 90) com a sucessão de três operações⁶. Esta parceria tem se transformado, no sentido de maior compromisso com operações mais abrangentes e complexas, como ilustrado pela evolução dos recursos de assistência do Banco: enquanto o primeiro Projeto centrou-se principalmente na estruturação de principais redes de estradas do Estado, o segundo projeto centrou-se no desenvolvimento sustentável regional, com suporte para a melhoria do acesso às populações mais pobres do Estado para oportunizar emprego, mercados e serviços em conjunto com uma série de atividades de fortalecimento institucionais destinadas essencialmente a promover a descentralização e o desenvolvimento local, integrando a gestão ambiental. Esta última operação foi complementada pela Iniciativa Cerrado Sustentável, em curso (P091827/TF096766 financiados por doações da *Global Environment Facility*), para aumentar a conservação da biodiversidade no bioma Cerrado, gerenciar cenários produtivos rurais através da promoção de práticas agrícolas sustentáveis e estabelecer políticas de conservação.

8. *Criando experiências positivas anteriores e tendo em conta os novos desafios*, o projeto proposto apresenta novas oportunidades para intensificar o apoio do banco ao desenvolvimento sustentável do Tocantins, apoiando iniciativas que complementem e consolidem os impactos transformacionais de investimentos em transporte. Em articulação com os investimentos no setor dos transportes, o projeto oferecerá suporte a um conjunto de iniciativas destinadas a melhorar a competitividade do Estado e o desenvolvimento regional de maneira socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável.

9. *O Projeto proposto está alinhado com os quatro objetivos estratégicos da Estratégia de Parceria com o Brasil (CPS do Banco Mundial)* para 2012-2015, discutidos pela Diretoria Executiva em 01 novembro de 2011 (Relatório nº 63731-BR). Isto irá contribuir para (i)

⁵ PPA 2012-2015

⁶ Segundo Projeto de Gerenciamento de Rodovias Estaduais (P006555 - concluído em 1999), Projeto de Desenvolvimento Regional Sustentável do Tocantins (P060573 - concluído em 2011), Iniciativa de Cerrado Sustentável (P091827 / TF096766 - doação da GEF - em curso)

aumentar a eficiência dos investimentos públicos e privados; (ii) melhorar a qualidade e expandir a prestação de serviços públicos para famílias de baixa renda; (iii) promover o desenvolvimento econômico regional por meio de políticas de melhorias, investimentos em infraestrutura estratégica e apoio ao setor privado nas áreas de fronteira; e (iv) melhorar ainda a gestão sustentável dos recursos naturais e intensificar a resiliência climática ao mesmo tempo em que contribui para o desenvolvimento econômico local e ajuda a atender a crescente demanda mundial de alimentos. Enquanto espera-se que o componente do Projeto sobre transporte e acessibilidade atenda diretamente aos três primeiros objetivos do *CPS* e, indiretamente, ao quarto objetivo, o componente de desenvolvimento institucional, focado, entre outros, na melhoria da eficiência da administração do Estado, apoiando o desenvolvimento local e regional, integrando a gestão ambiental e o fortalecendo a educação, também visa promover o diálogo com o Estado em conformidade com os quatro objetivos estratégicos do *CPS*.

10. *Finalmente*, apoiando o transporte mais seguro e eficiente juntamente com atividades destinadas a reforçar o desenvolvimento local e regional, em um contexto social e ambientalmente sustentável, o projeto também contribuirá para fortalecer o papel do Estado no setor de agronegócio do Brasil e, por extensão, a contribuição do país para o mercado global de commodities agrícolas. O Brasil já é o terceiro maior exportador de produtos agrícolas depois de EUA e Europa e seu papel como líder no mercado global de commodities agrícolas deverá crescer no futuro dado o seu forte potencial para o desenvolvimento, particularmente na região central, que inclui o EdT que possui um potencial agrícola considerável não realizado.

II. OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO DO PROJETO

A. PDO

11. O objetivo de desenvolvimento do projeto proposto é promover a melhoria da eficácia do transporte rodoviário e maior eficiência dos serviços públicos selecionados, para apoiar a agenda do Estado do Tocantins em um desenvolvimento integrado e territorialmente equilibrado. O objetivo será alcançado através da promoção de (i) melhoria da acessibilidade das populações e de produtores a oportunidades de emprego, serviços, recursos e mercados e melhoria da conectividade entre os territórios do Estado e as regiões produtivas, e (ii) reforço institucional para contribuir a modernizar a gestão e prestação de serviços públicos, promovendo atividades econômicas locais, fortalecendo a gestão ambiental e melhorando a educação.

B. Beneficiários do projeto

12. Os beneficiários diretos serão compostos de populações regionais, localizadas na porção oeste do Tocantins que não se beneficiou de investimentos no âmbito do projeto anterior (P060573), bem como as populações em outras regiões especificamente direcionadas para desenvolvimento local previstos no Projeto Piloto. Espera-se que cerca de 300.000 pessoas em 72 municípios irão se beneficiar diretamente dos investimentos do projeto em estradas municipais, tendo como resultado melhores condições de estradas, tempo de viagem reduzidos, maior acessibilidade, e menos interrupções, bem como atividades de assistência técnica

relacionadas ao desenvolvimento da produção local e programas educacionais como treinamentos, melhoria de habilidades e atualização de ferramentas. Mais amplamente, a população total do Estado deverá se beneficiar indiretamente do Projeto, especialmente quando localizados nas proximidades dos investimentos nas estradas do Estado, através de ampla cobertura de rede, veículo de baixos custos operacionais, condições de viagem mais seguras e com melhor conectividade e melhorias na prestação de serviços públicos de todo o Estado no âmbito das atividades de assistência técnica. Beneficiários diretos do Projeto também irão incluir agências de governo em nível estadual e municipal sendo beneficiados pelas melhorias na gestão ambiental e eficiência na administração. Melhorias na gestão ambiental e aprimoramentos de políticas institucionais proporcionarão benefícios diretos ou indiretos para a sociedade de modo geral.

C. Indicadores PDO dos resultados do Projeto

13. Durante a execução do projeto, o Banco irá acompanhar a entrega dos componentes do projeto ao Mutuário, enquanto os resultados do desenvolvimento do Projeto serão mensurados com base na melhoria da eficiência do lado da demanda, ou seja, ganhos obtidos para os usuários. Os indicadores de resultados que refletem o investimento e a atividades de fortalecimento institucionais nos diferentes setores e mensuram o sucesso alcançado pelo PDO, são:

- a) Melhoria nas condições do transporte medidas por a) porcentagem do CREMA de rede de estradas do Estado em boas condições e b) o aumento de veículo-quilômetro percorrido em rodovias pavimentadas em boas condições;
- b) Melhoria do acesso a oportunidades de emprego, serviços, recursos e mercados, medidos como a porcentagem do total da população com acesso às estradas durante todo o ano na parte oeste do Tocantins (indicador principal);
- c) Melhoria da prestação de serviços públicos medidos pelo avanço significativo dos indicadores intermediários do Componente 2.

14. Quadro de resultados com detalhes de PDO e resultados de níveis intermediários, estão inclusos no Anexo 1.

III. DESCRIÇÃO DO PROJETO

A. Componentes do projeto

15. O projeto, *Projeto de Desenvolvimento Regional Integrado Sustentável* (PDRIS), apoiará a agenda de desenvolvimento do Estado – através de uma operação de US\$ 375 milhões, suportada por um empréstimo do Banco de US\$ 300 milhões – que visa contribuir para a melhoria da competitividade e integração regional, inclusão social e sustentabilidade ambiental. O projeto consiste das seguintes partes (ver também anexo 2):

Componente 1 – Melhorar a eficácia do transporte rural (custo estimado de US\$ 304 milhões dos quais US\$ 240 milhões serão financiados pelo empréstimo bancário)⁷

⁷ Todos os valores dos subcomponentes incluem contingências.

16. Prestação de apoio para melhorar a acessibilidade das populações afastadas do Mutuário e, ao mesmo tempo, promover a integração econômica regional e apoiar a competitividade do Mutuário e agendas de inclusão social, através da realização das seguintes atividades:

- 1.1. *Melhoria da acessibilidade da população rural para as oportunidades de emprego, serviços e recursos e mercados (US\$ 73 milhões)*, pontos críticos em estradas vicinais municipais, entre outros, através da construção de estruturas hidrológicas de concreto (pontes e bueiros) de estradas municipais de acesso, tudo para garantir o tráfego durante todo o ano (os Subprojetos de Estrada Municipal).
- 1.2. *Melhoria das condições de transporte em estradas pavimentadas do Mutuário (US\$ 160 milhões)*, através da realização de: (a) um conjunto de contratos baseados em desempenho (CREMA) sobre aproximadamente 1.500 quilômetros de estradas pavimentadas selecionadas sob administração do Mutuário (os Subprojetos de Reabilitação de Estradas do Estado I); e (b) se for o caso, contratos baseados em desempenho (CREMA) sobre estradas pavimentadas selecionadas sob administração do Mutuário de acordo com critérios aceitáveis pelo Banco (os Subprojetos de Reabilitação de Estradas do Estado II);
- 1.3. *Melhoria na conectividade e nas condições de transporte de segurança em estradas não pavimentadas do Mutuário*, (US\$ 62 milhões), através, entre outros (i) da eliminação de cerca de 20 pontos críticos em estradas não pavimentadas do Estado através da substituição das atuais infraestruturas deficientes por estruturas hidrológicas de concreto; e (ii) projeto de pavimentação e supervisão de cerca de 50 km de trechos de estradas não pavimentadas do Estado para completar a rede e facilitar o acesso às vias federais (os Subprojetos de Melhoramento de Estrada de Estado);
- 1.4. *Melhoria da capacidade do mutuário em planejamento e gestão de transporte, logística e segurança (todos nos termos de referência aceitáveis para o Banco)*, através do fornecimento de bens, serviços de consultores, serviços de não consultoria e treinamento para fortalecimento institucional (US\$ 9 milhões) da SEINFRA nas seguintes áreas: (i) planejamento de transporte e gestão logística, (ii) segurança rodoviária, e (iii) gestão social e ambiental.

Componente 2 – Maior eficiência nos serviços públicos (custo estimado em US\$ 62,250 milhões dos quais US\$ 51,250 milhões financiados pelo Empréstimo de Banco)⁸

17. Provisão de apoio para o fortalecimento institucional, através da provisão de bens, obras, formação, serviços de não consultoria e de consultores, através da realização das seguintes atividades:

- 2.1 *Modernização da administração do Mutuário (US\$24,75 milhões)*. Fornecimento de apoio à SEPLAN para melhorar a qualidade dos serviços públicos (todos no âmbito dos termos de referência aceitáveis para o Banco) através, entre outros (i) a introdução de resultados baseados em metodologia de gestão, (ii) a descentralização dos serviços administrativos do Mutuário para as suas regiões,

⁸ Todos os valores dos subcomponentes incluem contingências.

para fins de reforço das capacidades gestoras dos municípios, (iii) melhoria dos processos de planejamento de uso ambiental e socialmente sustentável da terra e das políticas de gestão dos recursos naturais, e (iv) a melhoria da prestação de serviços aos usuários, bem como as condições de trabalho dos funcionários do Mutuário, realizando reabilitação e/ou atividades de construção de instalações públicas e/ou instalações, em conformidade com os critérios estabelecidos no Manual Operacional.

2.2 *Fomento do desenvolvimento local e regional* (US\$ 10 milhões). Apoio à SEAGRO e Ruraltins, através da realização de atividades-piloto voltadas para a promoção de negócios rurais e a criação de oportunidades para atrair investimentos sustentáveis em regiões selecionadas do Mutuário (tudo sob termos de referência aceitáveis pelo Banco), cujas atividades consistem, entre outros, (i) à SEAGRO e Ruraltins para a promoção de um setor do agronegócio mais eficiente com a inclusão social e de gênero, bem como a sustentabilidade ambiental e econômica no território do Mutuário, promovendo maior produtividade e melhor acesso aos mercados para a produção de subsistência e pequenos e médios produtores, e atrair investimentos sustentáveis promovendo a sustentabilidade do meio ambiente, (ii) para SEMADES na elaboração de uma política de energia renovável para o Mutuário, e (iii) para SEPLAN no desenvolvimento do ecoturismo no território do Mutuário.

2.3 *Melhoria da gestão ambiental* (US\$ 17,50 milhões). Prestação de apoio a SEMADES e Naturatins para melhorar a gestão ambiental (tudo sob os termos de referência aceitáveis ao Banco) através de, entre outros, (i) a melhoria do sistema de licenciamento ambiental do mutuário e seu monitoramento e medidas de execução (sem a aplicação de qualquer tipo de atividade policial) e melhoria de seu sistema de cadastro de direitos sobre o uso da água, (ii) (A) a realização de estudos sobre a avaliação da necessidade de novas políticas públicas para a conservação e o uso sustentável dos recursos naturais e desenvolvimento da biodiversidade e, se for o caso, conforme determinado pelos resultados de tais estudos, o desenvolvimento de mecanismos regulatórios e instrumentos técnicos para a conservação e o uso sustentável dos recursos naturais e desenvolvimento da biodiversidade, e (B) a realização de atividades-piloto de apoio a áreas mencionadas em (A) e a serem selecionadas segundo os critérios aceitáveis para o Banco; e (iii) (A) a realização de estudos sobre a avaliação da necessidade de novas políticas públicas na gestão da água e, se aplicável, conforme determinado pelos resultados dos referidos estudos, o desenvolvimento de mecanismos reguladores e instrumentos técnicos para uma utilização mais racional do uso da água; e (B) a realização de atividades-piloto de apoio às áreas mencionadas no (A) para ser selecionado segundo critérios aceitáveis ao Banco.

2.4 *Melhoria de qualidade, relevância e retornos do Sistema Educacional* (US\$ 10 milhões). Prestação de apoio à SEDUC para melhorar a qualidade do sistema de ensino do Mutuário em um projeto piloto de municípios selecionados do Mutuário com alta vulnerabilidade (tudo nos termos de referência aceitáveis para o Banco), entre outros, através de: (i) apoiar os municípios selecionados proporcionando

melhoria na qualidade da educação infantil, (ii) aumentar a qualidade do ensino através da identificação de pontos fortes e fracos da qualidade do ensino e treinamento, objetivando metas destinadas a melhorar os pontos fracos e (iii) destacar a importância e retorno à educação através de cursos suplementares em escolas secundárias e melhoria dos materiais de educação.

Componente 3 - Gestão do Projeto (custo estimado de US\$ 8 milhões dos quais US\$ 8 milhões serão financiados pelo empréstimo do Banco)

18. Prestação de apoio para gerenciamento de projetos no âmbito da implementação e supervisão do Projeto.

19. O projeto integra seus vários componentes em diversos níveis: integração vertical na interligação do sistema rodoviário municipal e estadual para fornecer continuidade logística coordenada em toda a rede. As estradas também são priorizadas para integrar horizontalmente com as exigências das diversas atividades com relação ao fortalecimento institucional. Tal articulação entre o investimento e os componentes de fortalecimento institucional dá impulso à natureza transformacional do transporte. Todos os trechos de estrada municipais e estaduais a serem reformados ou melhorados ou pavimentados e as instalações públicas reabilitadas e / ou construídas no âmbito do Projeto proposto serão analisadas *a priori* pelo Banco e atenderão aos seguintes critérios: (i) contratos de obras civis propostos em conformidade com os procedimentos descritos no anexo 2 e 3, (ii) os impactos ambientais e sociais serão identificados, evitados e minimizados de acordo com os procedimentos acordados com o Banco e descritos no anexo 3 e mais amplamente, com as políticas de salvaguarda do Banco; (iii) projetos de engenharia e especificação de obras realizados segundo processos acordados com o Banco e incluídos no Manual de procedimentos para projetos de engenharia e fiscalização de obras acordadas com o Banco. Além disso, todas as obras civis em trechos municipais e estaduais a serem reabilitados ou atualizados no âmbito do projeto proposto terão uma taxa interna de retorno (TIR) superior a 10%.

B. Financiamento do Projeto

1. Instrumento de empréstimo

20. Instrumento de empréstimo: Empréstimo de Investimento Específico. Esse instrumento foi selecionado com base nas necessidades do Governo e para alavancar os benefícios de uma operação financiada pelo Banco a um escopo mais amplo, ou seja, um suporte para a agenda de desenvolvimento do Estado.

Tabela 1. Custo do Projeto e Financiamento

Componentes do Projeto (em milhões US\$)	Custo do	Financiamento	% De
--	----------	---------------	------

	projeto	BIRD	financiamento
1. Componente 1 Melhoria da eficiência do transporte rural	304	240	
a) Subcomponentes 1.1, 1.2:	233	233	100%
b) Subcomponentes 1.3:	62	0	0%
c) Subcomponente 1.4:	9	7	80%
2. Componente 2 Melhoria na prestação dos serviços públicos em um conjunto de serviços públicos definidos.	62,25	51,25	
a) Subcomponentes 2.1.i, ii, iii, 2.2, 2.3, 2.4	55	44	80%
b) Subcomponente 2.1.iv:	7,25	7,25	100%
3. Componente 3 Gerenciamento de Projeto	8	8	100%
Custo total do projeto	374,25	299,25	
Juros Durante a Execução	0	0	
Taxas de <i>Front-End</i>	0,750	0,750	
Financiamento Total Requerido	375	300	

C. Lições aprendidas e Refletidas na Concepção do Projeto

21. *Abordagem holística na estruturação do Projeto pode fomentar o desenvolvimento regional -*

Um desafio no compromisso do Banco com o Estado do Tocantins foi o de obter o equilíbrio adequado no programa - para se certificar de que era amplo o suficiente para acionar de forma adequada a intervenção do Banco apoiando o Estado a enfrentar os desafios do desenvolvimento, sendo centrado o suficiente para ser prático e exequível durante a vida de um projeto. O engajamento aprofundado ao longo do tempo pode ser ilustrado pela evolução da natureza da assistência do Banco, que, a partir dos êxitos anteriores e desafios, conduziria naturalmente a uma operação mais abrangente e complexa (o projeto proposto): o primeiro projeto (P006555), focado no apoio a infraestrutura para atender as bases de um Estado recém-criado, concentrando-se nas principais infraestruturas de transporte; o segundo projeto (P060573), focado no desenvolvimento regional, com suporte à infraestrutura de estrada municipal, seguindo uma abordagem participativa inovadora, baseada em um número limitado de atividades de fortalecimento institucionais. Enquanto, por sua vez, estes dois projetos foram muito relevantes e obtiveram uma fundação apoiada em um crescimento sólido, uma abordagem mais holística, caracterizada por um envolvimento mais abrangente e integrado que responda aos grandes desafios de um Estado em maturação com necessidades básicas, tais como investimento em infraestrutura em ambos os níveis, estadual e municipal, associados a uma série de fortalecimentos institucionais, alcançando várias secretarias, está prevista. Assim, o presente Projeto proposto engloba uma abordagem multisetorial que visa melhoraria da prestação de serviços públicos com um suporte mais amplo no programa de desenvolvimento do Estado.

22. *Enquanto participativa, “bottom-up”, iniciativas impulsionadas pela demanda, procuram melhorar a qualidade e relevância dos investimentos sociais e econômicos, mecanismos sucessivos e complementares podem ainda promover a capacitação plena das populações. O projeto anterior (P060573) idealizou apoiar uma série de mecanismos de participação originais visando promover a participação do programa de desenvolvimento local pelos beneficiários. Enquanto os contratos nos processos participativos foram um sucesso, tanto a sustentabilidade do empoderamento social quanto as iniciativas de desenvolvimento regional, na sua maioria deixaram a desejar, criando-se, paradoxalmente, as expectativas não cumpridas, entre as populações atendidas. Reproduzindo uma abordagem participativa bem*

sucedida no processo de priorização sob subcomponentes locais do Projeto, a nova operação visa também tentar resolver a questão, promovendo abordagens baseadas nos resultados das relações entre o Estado e os municípios, por exemplo, exigindo investimentos do Estado nos municípios como condição para criação de mecanismos para promover a sustentabilidade e reforçar a responsabilidade dos municípios beneficiários (mais detalhes no anexo 2).

23. *Mecanismos destinados a garantir a sustentabilidade da operação em face de mudanças políticas sendo que, alterações políticas podem reduzir potenciais atrasos na implementação.* Tais mudanças políticas impactaram negativamente o ritmo de implementação do projeto anterior (P060573), bem como a preparação da presente operação proposta. Desta forma, a implementação do projeto foi cuidadosamente planejada e o uso de ferramentas especiais projetadas para a nova operação (tais como reabilitação a longo prazo e contratos de manutenção, com atenção especial à aquisição e planos de financiamento, e um cronograma de implementação realista de 6 anos) a fim de minimizar potenciais impactos negativos de mudanças políticas e garantir a propriedade, em níveis mais elevados.

IV. IMPLEMENTAÇÃO

A. Acordos Institucionais e Implementação

24. O Estado do Tocantins será o Mutuário, representado pela sua Secretaria do Planejamento e da Modernização da Gestão Pública (SEPLAN), e a República Federativa do Brasil será o fiador. O projeto será executado sob a responsabilidade da SEPLAN e gerenciado por uma unidade de gerenciamento de projeto (UGP) com as seguintes responsabilidades de implementação: Centralizar, coordenar e acompanhar todas as atividades de projeto, incluindo a manutenção de planejamento e implementação, bem como gerenciamento de salvaguardas, agendamento, monitoramento e relatórios, desembolso e controles internos, manutenção de contas do projeto e elaboração de relatórios de gerenciamento do projeto e controle de qualidade. A UGP baseia-se no modelo bem sucedido utilizado no âmbito da operação anterior (P060573) e inclui uma unidade de gestão operacional (*Grupo Operacional de Projeto*, GOP) funcionando como um comitê gestor composto por representantes de cada beneficiário sob a liderança da SEPLAN e uma unidade administrativa (*Grupo Administrativo do Projeto* GAP). Desde a sua criação no início de 2011, a UGP/GAP foi composta por especialistas com adequada experiência com projetos do Banco e gerenciou de forma progressiva e bem sucedida os últimos 10 meses da operação anterior, assegurando paralelamente a preparação adequada da operação proposta.
25. Os componentes do projeto irão beneficiar as seguintes secretarias: (i) Secretaria do Planejamento e da Modernização da Gestão Pública do Estado do Tocantins (SEPLAN), (ii) Secretaria da Agricultura (SEAGRO) e o Instituto de Desenvolvimento Rural do Estado do Tocantins (Ruraltins) para promoção do desenvolvimento local e regional, (iii) Secretaria do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável do Estado do Tocantins (SEMADES) e o Instituto Natureza do Tocantins (Naturatins), para a melhoria da gestão ambiental e (iv) Secretaria da Educação (SEDUC) para a melhoria da educação e (v) Secretaria da Infraestrutura (SEINFRA) para a melhoria da eficácia do transporte rural. Apoio externo de consultores para a preparação, gestão, execução e supervisão do projeto pode ser necessário para cada um dos beneficiários.

26. A relação entre estes beneficiários e a SEPLAN será formalizada por meio de acordos de cooperação que definem as obrigações de cada instituição para realizar as atividades do projeto sob sua responsabilidade. Essas regras de implementação e requisitos de informação estão detalhadas nos anexos 3 e 5.

B. Monitoramento de resultados e avaliação

27. A responsabilidade técnica para a preparação, a supervisão, o acompanhamento e a avaliação dos resultados do projeto e consequências vão ser compartilhados entre as diferentes agências de beneficiários, nas suas respectivas áreas de responsabilidade, sob a supervisão da UGP. Os diversos coordenadores do projeto em cada uma das secretarias serão responsáveis por relatar as informações da UGP sobre, entre outros, plano de licitação, certificação de contas, gerenciamento de salvaguardas, progressos das atividades em curso e cumprimento de indicadores intermediários de resultado.

28. A responsabilidade para o acompanhamento dos indicadores de resultados do Projeto será organizada da seguinte forma: (i) SEINFRA irá monitorar os valores dos indicadores: Percentual de estradas estaduais sob o sistema CREMA em boas condições, o aumento de veículo-km viajados em estradas estaduais pavimentadas e em boas condições, e o percentual total da população com acesso a estradas que podem ser utilizadas o ano inteiro na parte oeste do Tocantins; e (ii) a SEPLAN monitorará os valores do indicador: Melhoria na entrega dos serviços públicos medida pelo preenchimento substancial de indicadores intermediários do Componente 2 (ver detalhes no Anexo 1). Além disso, o Mutuário conduzirá um estudo de avaliação que será separado por gênero, para determinar se as intervenções propostas sob o Subcomponente 2.2 geram um impacto significativo e positivo na participação de produtores rurais com relação ao seguinte:

- a. *acesso ao mercado* pelos produtores participantes (medido pelo volume de vendas);
- b. *produção e produtividade* (medidas pela produção total e produção por hectare);
- c. *qualidade de vida e satisfação* dos produtores rurais (medida pelo acesso a bens duráveis, o abastecimento de água e o valor da terra); e
- d. *Adoção de tecnologia* pelos produtores (medida pela aquisição de capital de produção, valor agregado, assimilação de inovações NRM [modo de resposta normal], etc.).

Por fim, uma avaliação de impacto foi conduzida no projeto anterior (resultados preliminares positivos para os impactos do Projeto), e sua continuação será executada para o Projeto proposto.

C. Sustentabilidade

29. O Projeto vai apoiar o Estado na melhoria da gestão de transportes, de uma maneira eficiente e sustentável. A sustentabilidade do projeto terá como base os sucessos do passado e seus desafios, juntamente com a introdução de novas ferramentas e mecanismos, tais como: acordos para garantir a autonomia dos municípios na gestão das estradas municipais em longo prazo; implementação dos Contratos de Reabilitação e Manutenção de Rodovias de longo prazo (CREMA) na rede rodoviária do Estado reconhecidos como contribuição para a melhoria

das práticas de sustentabilidade e manutenção; desenvolvimento de uma visão integrada da logística e transporte no Estado, incluindo várias jurisdições e modos de transporte; e apoio a iniciativas em segurança no transporte.

30. O projeto de sustentabilidade será apoiado por atividades institucionais previstas no âmbito do projeto tanto a montante como a jusante. Através desse componente, o projeto deverá contribuir para a construção de capital social através de melhoria da educação e através da promoção de atividades econômicas regionais e locais e oportunidades. Também, pela criação de mecanismos específicos para melhorar a conectividade de estradas e incentivando a produção complementar de atividades para o desenvolvimento rural, o Projeto irá desenvolver esforços para fortalecer as relações institucionais e, condições de transporte necessários para promover uma maior integração social e econômica, particularmente para populações mais vulneráveis do Estado.

V. PRINCIPAIS RISCOS E MEDIDAS DE REDUÇÃO DE RISCO

A. Tabela de Classificação de Risco

Riscos das partes interessadas	Classificação
Riscos para a Agência Implementadora	
- Capacidade	Moderado
- Governança	Moderado
Risco do projeto	
- Projeto	Substancial
- Sociais e ambientais	Moderado
- Programa e doadores	N/A
- Monitoramento da Entrega e Sustentabilidade	Substancial
- Outros	Moderado
Risco Global de Implementação	Moderado

B. Explicação Geral da Classificação de Riscos

31. Com uma operação complexa em um Estado que é relativamente jovem e ainda está se capacitando nas áreas técnicas e financeiras, a disponibilidade de um líder para conduzir o projeto e garantir que as atividades sejam implementadas é fundamental. A Secretaria de Planejamento será esse líder, e será apoiada por uma unidade de gestão dedicada. Medidas adicionais para mitigar o risco geral do projeto têm sido postas em prática. A operação anterior mostrou que, sem esse líder, o projeto corre o risco de atrasos e exige estreita vigilância. No entanto, levando em consideração a parceria de longo prazo com o Banco e a familiaridade que o mesmo tem com o Estado, o risco global de implementação é considerado moderado, como

medidas adicionais para atenuar o risco global do projeto tem sido ou será colocado em prática, como alocação de financiamento adequada, pessoal qualificado para supervisionar questões relacionadas com garantias, equipe qualificada em aquisição, aquisição de embalagens, flexibilidade no projeto e de preparação frente à componente de investimento durante a avaliação (ver Anexo 4).

VI. SUMÁRIO DA AVALIAÇÃO

A. Análise Econômica e Financeira

32. O projeto de avaliação econômica concentra-se em dois principais investimentos físicos, os quais deverão ser totalmente financiados pelo Banco, as melhorias da estrada municipal e a reabilitação e manutenção das estradas do Estado. Esta avaliação deverá fornecer uma avaliação conservadora, no entanto, uma avaliação representativa dos benefícios econômicos do Projeto, dado que essas obras representam a maior parte dos investimentos do projeto. Os outros dois tipos de obras (pavimentação e eliminação de pontos críticos em rodovias não pavimentadas estaduais que estão indefinidas na avaliação, mas que serão selecionados contanto que provoquem uma taxa interna de retorno mínimo de 10%) e os benefícios potenciais resultantes do esperado reforço do capital social a partir de atividades do Projeto, contribuirão ainda mais para os benefícios globais do Projeto.

33. A Avaliação econômica baseou-se numa análise de custo-benefício, seguindo duas ferramentas de análise distintas, uma para o subcomponente de melhoria de estrada municipal e outro para o subcomponente de reabilitação e manutenção de estrada do Estado. *Para o subcomponente de melhoria de estrada municipal*, dada a especificidade das intervenções, concentrando-se em uma rede caracterizada por níveis muito baixos de tráfego (muitas vezes < 50 veículos por dia) e a ausência de rotas alternativas, uma abordagem de excedente do produtor foi usada para calcular os benefícios do Projeto. Considerando um período de 20 anos, o Valor Presente Líquido (VPL), a uma taxa de desconto de 12%, e a Taxa Interna de Retorno (TIR) dos investimentos neste subcomponente estão respectivamente estimados em US\$ 48 milhões e 22,4%. *Para a reabilitação de estradas do Estado & o subcomponente de manutenção*, uma análise convencional da perspectiva de excedente do consumidor, usando o Sistema de Desenvolvimento e Gestão de Rodovias (HDM-4) foi realizado. Considerando um período de 20 anos, o Valor Presente Líquido (VPL), a uma taxa de desconto de 12%, e a Taxa Interna de Retorno (TIR) dos investimentos neste subcomponente são respectivamente estimados em US\$ 176 milhões e 25%. O valor presente líquido global do projeto calculado para um período de 20 anos e a taxa interna de retorno foram estimados, respectivamente, em US\$ 224 milhões e 24%. Detalhes sobre essas avaliações são fornecidas no Anexo 7.

B. Técnica

34. O projeto apoiará a estratégia de transportes do Tocantins (ver tabela 1 no Anexo 2), priorizando os investimentos em transportes de forma personalizada, com uma perspectiva de integração em duas frentes: coordenar as intervenções do setor, das estradas capilares até as estradas vicinais, em seguida, para as principais estradas e, eventualmente, ligação com a rede de troncos do transporte nacional; e coordenação em todos os setores, de forma articulada com as

atividades de projeto no território ao longo dos investimentos de transporte a fim de promover um desenvolvimento regional integrado.

35. Cada tipo de intervenção / investimento corresponde a um determinado tipo de estrada:

- a. Melhorias das rodovias municipais, correspondem às estradas capilares (subcomponente 1.1). A priorização será feita durante a execução do Projeto através de um mecanismo participativo em articulação com as discussões por parte da população sobre a agenda de desenvolvimento local / municipal inovada no âmbito do Projeto anterior. Esta abordagem, que foi bem sucedida no âmbito da operação anterior, deve promover a articulação e coerência entre investimentos em estradas e as outras atividades de desenvolvimento suportadas pelo projeto, particularmente os subcomponentes relacionados ao desenvolvimento local e regional. Aproximadamente 2.600 pontos críticos melhorarão cerca de 4.600 km da rede municipal do oeste do Tocantins (cerca de 15% da extensão da rede de estradas municipais relacionadas à área do projeto) a fim de evitar interrupções esporádicas nas estradas durante os 6 meses de período de chuvas, garantindo a trafegabilidade o ano todo;
- b. Reabilitação de Estradas do Estado corresponde às principais estradas pavimentadas (subcomponente 1.2). Elas foram selecionadas com base em sua condição e seu nível de tráfego. Elas correspondem às estradas principais e corredores logísticos do Estado e espera-se ligar os municípios do Estado com o tronco de corredores de transporte nacionais. Contratos CREMA⁹, compostos de reabilitação e de manutenção, serão aplicados em cerca de 1.500 km de estradas (que representa cerca de 1/3 da rede estadual) a fim de garantir que o recurso não seja perdido com a deterioração das condições da estrada.
- c. Eliminação de pontos críticos e revestimento de estradas vicinais (subcomponente 1.3). As prioridades ainda não estão definidas e serão baseadas em avaliações durante a execução do projeto, tais como: plano de logística do Estado, identificação do potencial econômico (incluindo necessidades agrícolas), etc. Aproximadamente 20 pontos críticos devem ser reparados e 50 km deverão ser revestidos em um total de cerca de 300 km de estradas estaduais pavimentadas, a fim de melhorar a trafegabilidade e segurança, bem como fomentar a conectividade e facilitar o acesso a tronco da rede nacional.

36. Todas as obras de intervenção estão majoritariamente em áreas de servidão e, seguirão metodologias e soluções técnicas que foram otimizadas durante a preparação do Projeto, com base em experiências acumuladas, quer na operação anterior, ou em outras operações do Banco no Brasil, bem como as melhores práticas nacionais e internacionais (ver Anexo 2 para detalhes).

⁹ Os Contratos CREMA são contratos de reabilitação e manutenção baseados no desempenho que promovem maior eficiência, fazendo com que as empresas contratadas sejam remuneradas não pelos insumos empregados, mas pelos resultados obtidos. Tais contratos são de maior duração que os contratos tradicionais e os projetos e especificações são padronizados.

C. Gestão Financeira

37. As principais responsabilidades fiduciárias para o projeto deverão ser realizadas pela UGP, no âmbito da SEPLAN e incluirá: (i) preparação e obtenção de aprovação dos arranjos de Gestão Financeira do Projeto; (ii) coordenar e supervisionar a implementação do Projeto; (iii) apresentação de pedidos de desembolso e documentação das despesas para o Banco; (iv) elaborar e apresentar relatórios financeiros (IFRs) do projeto ao Banco; (v) elaborar e fornecer toda a documentação financeira e relatórios de Projeto solicitados pelos auditores externos e equipe do Banco; e (vi) preparar, atualizar e garantir que todos os executores do Projeto estejam em conformidade com o Manual Operacional do Projeto (ver anexo 3).

38. O Manual Operacional do Projeto irá documentar esses processos de projeto e servir como uma importante fonte para o processamento de passos a serem seguidos durante a execução do projeto. Ele irá conter procedimentos detalhados e orientações para os desembolsos, aprovações, autorizações e pagamentos, contabilidade e IFRs (Relatório Financeiro do Projeto). A UGP será apoiada conforme necessário por consultores externos.

D. Aquisições

39. Aquisições para o projeto proposto serão realizadas de acordo com: “Diretrizes do Banco Mundial para Aquisições no Âmbito de Empréstimos do BIRD e Créditos da AID” datada de janeiro de 2011; “Diretrizes do Banco Mundial para a Seleção e Contratação de Consultores pelos Mutuários do Banco Mundial” datada de janeiro de 2011; e disposições previstas no Contrato Legal (incluindo diretrizes sobre anticorrupção). Um plano de licitação mostrando os diferentes métodos de aquisição ou métodos de seleção de consultor, a necessidade de pré-qualificação, custos estimados, revisão prévia de requisitos e prazo entre o Mutuário e o Banco será acordado por negociações e será atualizado pelo menos anualmente, ou quando necessário, para refletir as necessidades reais de implementação do projeto e melhorias na capacidade institucional. Além disso, modelos de documentos para Licitação Pública Internacional, Licitação Pública Nacional e documentos de Solicitação de Propostas estarão disponíveis on-line no site do Cliente (ver anexo 3).

40. A Comissão de Licitação da SEPLAN (*Comissão de Licitação*, CdL) será responsável pela aquisição de bens e serviços no âmbito do Projeto para todos os beneficiários, exceto as obras rodoviárias civis. A Comissão de Licitação da SEINFRA será responsável pela aquisição de obras rodoviárias civis. Em ambos os casos, a UGP vai dar apoio às comissões de licitação na elaboração de toda a documentação de aquisição até a adjudicação do contrato (pré-seleções, documentos de compra / SdP, relatórios de avaliação, e qualquer outro documento exigido), atualização e monitoramento do plano de aquisições e que já tenham sido delegadas a advogados do escritório de Advocacia do Estado para dar apoio a esta atividade. A UGP atuará como elo entre os beneficiários, a Comissão de Licitação da SEPLAN, SEINFRA e o Banco. Equipes técnicas de cada beneficiário irão fornecer os insumos para a preparação da solicitação de propostas e documentos para licitação tais como especificações técnicas, termos de referência, orçamentos e contribuirão para o EOIs, avaliações de propostas, decisões de adjudicação e supervisão dos contratos. Os beneficiários deverão fornecer nos prazos e com qualidade, apoio aos processos de aquisições (reforço institucional/investimentos) para as suas atividades.

E. Social (incluindo salvaguardas)

41. O propósito esperado dos Objetivos de Desenvolvimento do Projeto é o de fornecer benefícios sociais substanciais para as populações rurais do Tocantins. Projetos dessa natureza provaram ser uma prioridade para as populações rurais, como demonstrado pelo sucesso dos investimentos na melhoria das estradas municipais, no âmbito da operação anterior. Os investimentos propostos em estradas, melhoria do fornecimento de serviço público, cadeias produtivas, gestão ambiental e educação também são condizentes com um maior número de desafios prementes do Estado, ou seja, aumentar o conhecimento e inovação para a competitividade econômica, redução da pobreza e das disparidades regionais e melhorar a sustentabilidade ambiental. Como resultado, os impactos sociais do projeto proposto devem ser positivos. No entanto, vários mecanismos de execução propostos são socialmente complexos e irão operar em contextos sociais sensíveis. Por exemplo, o suporte a melhorias de estrada nos níveis municipal e de comunidades indígenas exigirão consultas públicas consideráveis para se chegar a decisões sobre investimentos prioritários. Além disso, aumentar o desenvolvimento econômico significa alocar mais demanda sobre os recursos naturais e criar novos desafios para os residentes do Estado.

42. Face a tais oportunidades reconhecidas e riscos, um estudo integrado de Impacto Ambiental e Social (ESIA) foi realizado e elaborado um Quadro de Manejo Ambiental e Social (ESMF). A ESIA e ESMF fornecem tanto uma avaliação completa das oportunidades sociais e ambientais do Projeto como os desafios e medidas de mitigação detalhadas a serem empreendidas caso quaisquer riscos particulares não possam ser evitados. Detalhes de políticas acionadoras e documentos elaborados são fornecidos no anexo 3. O ESIA (projeto final) foi enviado ao Banco (em 14 de dezembro de 2011) e foi divulgada no *Infoshop* e no site do Mutuário (www.seplan.to.gov.br) em 17 de Janeiro de 2012.

43. Apesar de o Projeto não exigir qualquer aquisição significativa de terras nem impor restrições de acesso às áreas protegidas, os impactos localizados são possíveis, e uma Estrutura da Política de Reassentamento (RPF) foi elaborado de acordo com a política OP 4.12 do Banco. Como várias atividades do projeto contempladas no Componente 2 são de âmbito estadual, estas têm o potencial de envolver qualquer um dos cerca de 13.000 povos indígenas presentes no Estado. Além disso, os povos indígenas deverão se beneficiar diretamente do subcomponente de estradas municipais no âmbito do componente 1. Como resultado, a política de Povos Indígenas foi acionada. Como a localização exata das obras municipais e os potenciais benefícios diretos e indiretos do Projeto para essas populações permanecem desconhecidos na avaliação, um Quadro de Planejamento para Povos Indígenas (IPPF) foi elaborado de acordo com OP 4.10 FPR e o Quadro de Planejamento para Povos Indígenas foi divulgado localmente e no *InfoShop* em 17 de Janeiro de 2012. A UGP será responsável por garantir que todas as políticas de salvaguardas do Banco acionadas pelo Projeto sejam respeitadas e que todas as obras em fase de implementação apliquem a ESMF, a FPR e a IPPF. A capacidade institucional da UGP foi reforçada e é considerada como sendo adequada para o Projeto. Além disso, o Governo proativamente realizou uma série de ações, conforme detalhado no Anexo 3, incluindo um amplo processo de consultas durante a preparação do Projeto, com uma grande variedade de partes interessadas, a criação de sistemas de consulta e gestão dos manuais de direito de passagem, a criação de mecanismos de

reclamações específicas, além de estruturas de representação social e organização existentes no Brasil, como o *Ministério Público*. Finalmente, um impacto positivo com relação a questões de gênero é esperado para atividades específicas, como detalhado na descrição do Projeto. Impactos de gênero serão avaliados através de pesquisas, como mencionado no IV.B.

F. Ambiente (incluindo as salvaguardas)

44. O Projeto não implica em quaisquer impactos negativos significativos e/ou irreversíveis em grande escala. Tem relevância estadual, abordando a melhoria da eficácia do transporte rodoviário e maior eficiência dos serviços públicos selecionados para apoiar a agenda de desenvolvimento integrado e territorialmente equilibrado do Estado do Tocantins. Como principais benefícios, o Projeto deverá contribuir para o aumento da produção econômica por meio de *maior viabilidade*, entre outros na agricultura, onde mais terra seria usada para a produção, embora em extensão relativamente limitada, como resultado de melhoria da acessibilidade e *aumento da produtividade*, graças a menores custos de produção. Potenciais impactos diretos limitados no uso da terra podem ser experimentados, mas a maior parte dos investimentos propostos será realizada por áreas agrícolas existentes que já estão consolidadas no Estado. Além disso, embora o Estado já tenha um quadro de política de área protegida e capacidade de monitoramento, a gestão ambiental das obras rodoviárias no âmbito do Projeto será supervisionada por empresas de consultoria independentes, seguindo as melhores práticas adquiridas de outros projetos de transportes no Brasil. Detalhes sobre políticas acionadas e documentos elaborados são fornecidas no anexo 3.

45. De acordo com a Avaliação Ambiental OP 4.01, política de salvaguarda obrigatória, o Mutuário abordou questões de políticas de salvaguarda por meio da conduta de Avaliação de Impacto Social e Ambiental (ESIA), do qual o Quadro de Gestão Social e Ambiental foi preparado, e gerou um Plano de Gestão Ambiental (EMP) para descrever o conjunto de orientações, procedimentos e critérios a serem utilizados para as atividades de controle e que certifique que tais atividades não causarão quaisquer potenciais de impactos ambientais e sociais negativos, significativos e/ou irreversíveis em grande escala. A salvaguarda de política de Habitats Naturais (OP 4.04) foi incorporada e a ESIA, aborda os requisitos de proteção, excluindo todos os subprojetos, resultando em significativa conversão ou degradação dos habitats críticos e inclui disposições para regenerar e reflorestar áreas degradadas, conforme necessário.

46. O OP 4.11 é incorporado já que as obras previstas e atividades planejadas podem afetar os Recursos Físicos Culturais (PCR). Nesta fase, contudo, não é possível determinar a presença da PCR na área de influência do Projeto. O manejo de pragas do OP 4.09 foi desencadeado sobre a proposta de investimento no âmbito do componente 1, principalmente porque a manutenção de estradas poderia usar esporadicamente pesticidas/produtos químicos (teoricamente isso não deve ocorrer, já que é expressamente proibido para obras e serviços financiados pelo Projeto no Manual Operacional), considerando o Componente 2.2, onde o projeto poderia estimular e apoiar a assistência técnica, incluindo atividades que exijam a utilização específica de pesticidas. Um Quadro de Gerenciamento de Pragas foi preparado de forma satisfatória pelo mutuário. As políticas de salvaguardas OP 4.36 Florestas e OP 4.37 Segurança de Barragens também foram acionadas a título preventivo, especialmente focado no Subcomponente 2.2, conforme

necessário, pois atividades de desenvolvimento local específico, desconhecidas durante a preparação, poderiam implicar no uso da floresta de forma produtiva e/ou a utilização dos recursos hídricos a partir de barragens existentes.

Anexo 1: Quadro de Resultados e Monitoramento

BRASIL : Tocantins Desenvolvimento Regional Integrado e Sustentável

Objetivo de Desenvolvimento do Projeto (DOP): Promover a melhoria da eficácia do transporte rodoviário e maior eficiência dos serviços públicos selecionados, para a agenda de desenvolvimento integrado e territorialmente equilibrado do Estado do Tocantins.													
PDO Indicadores de Nível de Resultados *	Indicador principal	Unidade de medida	Marco zero	Valores Alvo Cumulativo**						Frequência	Fonte de dados / Metodologia	Responsabilidade e pela coleta de dados	Descrição (definição de indicador, etc.)
				Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6				
Indicador um: porcentagem da rede de estradas do Estado em boas condições, sob contrato CREMA		%	9%		36%		80%		100%	Todos os outros anos	Relatório de vistoria de condição da Estrada SEINFRA	SEINFRA	Rede Rodoviária considerada no âmbito dos contratos CREMA , totalizando 15 00 km ou X% do total de redes pavimentadas do Estado. Boa condição definida como IRI<3.5

Indicador dois: Aumento de veículos - km percorrido em rodovias pavimentadas em boas condições.		Veic. x km (milhões)	0.26		1.07		1.75		2.32	Todos os outros anos	Relatório de pesquisa de tráfego SEINFRA	SEINFRA	Rede rodoviária considerada sob os contratos CREMA. Pressupõe-se que taxa de crescimento de tráfego de 3% ao ano. Boa condições definidas como IRI<3.5
Indicador três: Percentual da população com acesso às estradas no oeste do Tocantins durante o ano todo.	✓	%	85%	85%	85%	87%	90%	92%	92%	Coleta de dados e relatórios durante a execução do projeto. Relatório final do projeto	Durante a consulta do processo participativo para selecionar estradas prioritárias, o cliente irá coletar o número de população para cada área de influência da estrada. Relatórios de Supervisão	SEINFRA	População = soma da população de 72 municípios. A suposição é baseada em um aumento da população com acesso às estradas durante todo o ano a uma taxa de 17,4 pessoas/km
Indicador quatro: Fornecimento de melhores serviços		Número	0	-	-	3 de 4 indicadores	-	-	3 de 4 indicadores	Pelo final do projeto	Projeto de Supervisão	SEPLAN	Este indicador se aplica para os primeiros indicadores para cada

públicos medido pela realização substancial dos indicadores intermediários do componente 2													subcomponente do projeto abaixo. Avanço significativo são: a) três de cada quatro indicadores substancialmente alcançados no ano de avaliação, onde a realização substancial é definida como 75% do valor alvo do indicador do subcomponente
RESULTADOS INTERMEDIÁRIOS													
Resultado intermediário (componente 1): Investimento: Melhorar a eficiência do transporte rural													
nº de gargalos eliminados em estradas municipais em áreas selecionadas	v	nº de estruturas hidráulicas executadas	0	0	0	700	1300	1900	2600	Anual	Relatórios de progresso, anotações, visitas técnicas / relatórios mensais de supervisão	SEINFRA	Estimativa com base na experiência do PDRS
Km de estradas estaduais pavimentadas reabilitadas em áreas selecionadas	v	km	0	0	0	200	650	1150	1500	Anual	Relatórios de supervisão de obras	SEINFRA	
Resultado Intermediário (componente 2: Sub componente um): Modernização da Administração do Estado													

Adoção da gestão por resultado na equipe de administração		%	0	-	-	10%	-	-	75%	Pelo final do projeto	Medido através de inquéritos anuais. Prática de pesquisas entre os funcionários a ser iniciada e desenvolvida no projeto	SEPLAN, SEFAZ e SECAD	A gestão adotada pela equipe das instituições beneficiárias está sujeita à implementação o de gestão baseada em resultados (SEPLAM, SEINFRA, SEMADES, SEAGRO SEDUC)
Consórcio Intermunicipal no setor rodoviário		Nº	0			3 consórcios criados			3 consórcios em funcionamento	Intercalar e na conclusão do projeto	Relatórios de progresso, missões de supervisão	SEPLAN, SEINFRA	Consórcio Intermunicipal como uma entidade legal criada por mais de um município com o objetivo de prestação de serviços.
Resultado Intermediário (Componente 2: Subcomponente 2): Desenvolvimento Local													
Aumento da participação dos agricultores de subsistência no mercado de agricultura em áreas selecionadas		n ° de produtores	0 Valor a ser determinado no 1º ano	10	20	40	80	100	120	Anual	Relatórios de progresso, anotações, visitas técnicas / relatórios e estudos de avaliações	SEAGRO	O indicador é definido como o número de produtores que evoluem de uma agricultura de subsistência para a agricultura de mercado.

Aumentar a produtividade e em 2 produtos agrícolas nas áreas selecionadas		% de aumento o Kg/Hectare	Produtos & alvos a serem determinados no 1º ano	0	0	2	4	6	10	Anual		SEAGRO	O indicador é definido como aumento em % de Kg/hectare para dois produtos nos municípios selecionados
Resultado Intermediário (componente 2: Sub componente 3): Gestão Ambiental													
Redução no tempo médio para concessão de licença ambiental para atividades complexas de estradas do Estado com impacto ambiental		dias	100	-	-	15	-	-	40	Anual	Relatórios de progresso, missões de supervisão. Soma do tempo necessário em dias para conceder (ou negar) uma licença dividida pelo número de licenças emitidas pela agência do Naturatins em cada ano, em relação a atividades do complexo rodoviário.	Naturatins	O tempo médio de licenciamento ambiental se refere ao tempo gasto dentro da Naturatins, desde que a licença é solicitada até a emissão da licença, exceto para o tempo de inatividade por atrasos do empreendedor (avaliações ambientais, estudos, planos de ação, etc.)

Redução do desmatamento ilegal no bioma Cerrado, em relação à média de 2008-2009		Hectares/ ano	O índice de desmatamento ilegal no bioma Cerrado será definida no 1º ano	--	--	--	10	15	20	Anual	Relatórios de progresso. Índice de desmatamento ilegal será definido pelo desmatamento descontado a taxa legal (desmatamento em conformidade com Código Florestal e regulamentos Estaduais)	SEMADES	O projeto irá monitorar o desmatamento global no EdT, identificando o desmatamento legal e ilegal. A taxa de desmatamento global em 2008-2009 é 1.311 km², incluindo o desmatamento legal e ilegal (fonte: LAPIG-GO). A taxa de desmatamento do Cerrado 2002-2008 é 12.198 km² (fonte: MMA).
Projeto piloto de gestão de água implementado no EdT em bacias hidrográficas prioritárias com comitês		número	0	--	1	1	2	3	3	Anual	Relatórios de progresso, missões de supervisão.	SEMADES/ Naturatins	Comitês de bacias fluviais são órgãos deliberativos das partes interessadas com poderes de tomada de decisão e poderes regulatórios. Cada projeto piloto vai preparar um plano de ação a ser monitorado pelo SEMADES
Resultado Intermediário (Componente 2: Subcomponente 4): Melhoria do Sistema Educacional													
Número de Planos de Educação		Número		0	1	3	6	6	6	no final do projeto	Planos finalizados e assinados	SEDUC	Cada plano deve incluir um

Municipais (com componente de Educação Infantil (ECE)) acordado com os municípios			0								pelo Governo Municipal e pelo Estado e apresentados ao banco		diagnóstico do programa de educação infantil, metas da ECE e as atividades para atingir esses objetivos. Os planos devem ser apresentados ao banco para aprovação
Percentual de professores no sistema estadual treinados em 6 escolas identificadas pelo PEC (<i>Partido da Educação e Cidadania</i>)		Porcentagem	0	0	0%	55%	70%	85%	90%	Anual	Registros de treinamento e relatórios de campo de visitas em sala de aula.	SEDUC	Para se qualificar, o treinamento deve incluir no mínimo 40 horas de formação presencial e pelo menos 4 visitas de acompanhamento em classe para cada professor. O indicador é calculado com o número de treinados (como acima), dividido pelo total de professores empregados nas escolas-piloto.
Redução da taxa de evasão escolar em 6 escolas piloto do		Porcentagem	0%	0%	3%	8%	13%	19%	25%	Anual	Censo Escolar Nacional	MEC	Taxa média de evasão em todas as escolas. Os dados disponíveis

estado identificadas pelo PEC													no final de março para o ano seguinte (por exemplo, para 2011, os dados estarão disponíveis no final de Março de 2012)
-------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---

Anexo 2: Descrição do Projeto
BRASIL: Desenvolvimento Regional Integrado e Sustentável do Tocantins

1. O projeto, o *Projeto de Desenvolvimento Regional Integrado Sustentável (PDRIS)*, vai apoiar a agenda de desenvolvimento do Estado - através de uma operação de US\$ 375 milhões, suportada por um empréstimo bancário de US\$ 300 milhões - que visa contribuir para a melhoria da competitividade e integração regional, inclusão social e sustentabilidade ambiental. O projeto será composto das seguintes partes:

Componente 1 – Melhoria na eficácia do transporte rural (Com um custo estimado em US\$ 304 milhões dos quais US\$ 240 milhões serão financiados pelo empréstimo do Banco)¹⁰

2. Prestação de apoio para melhorar a acessibilidade das populações distantes do Mutuário e ao mesmo tempo, promover a integração econômica regional e apoiar a competitividade e agendas de inclusão social do Mutuário, através da realização das seguintes atividades:

Subcomponente 1.1: Melhoria das condições de transporte em estradas municipais (custo estimado de US\$ 73 milhões, dos quais US\$ 73 milhões serão financiados pelo empréstimo do Banco)

3. *A nível local, a melhoria da acessibilidade das populações locais às oportunidades de emprego, serviços, recursos e mercados* através da eliminação de cerca de 2.600 pontos críticos em estradas vicinais, através, *entre outros*, do planejamento, construção e supervisão de estruturas hidráulicas de concreto (pontes e galerias) de estradas vicinais municipais, a fim de garantir o tráfego durante todo o ano (Subprojetos de Estradas Municipais).

4. Os municípios-alvo serão localizados no oeste do Tocantins, e que não se beneficiaram com melhorias semelhantes no âmbito da operação anterior do Banco Mundial (P060573), bem como as Terras Indígenas no Oeste do Tocantins. Os investimentos prioritários serão determinados através de um processo participativo a nível municipal.

5. Complementando o projeto fechado recentemente (Projeto de Desenvolvimento Sustentável Regional do Tocantins P060573), onde mais de 600 pontes de concreto padronizados e 1.800 galerias foram construídos em estradas municipais nos 67 municípios do leste, este subcomponente terá como alvo os 72 municípios da parte oeste do Estado, com intervenções semelhantes, bem como as 5 terras indígenas do oeste do Tocantins. Com base no sucesso da operação anterior, o subcomponente irá:

a. Alocar um orçamento de cada município e terras indígenas, com base no seu tamanho, a população e o nível de pobreza¹¹;

b. Promover o fortalecimento das populações rurais na gestão do município através de um processo participativo na discussão da agenda de desenvolvimento municipal no âmbito da

¹⁰ Todos os valores de subcomponentes incluem contingências.

¹¹ Na estimativa da população e área das comunidades indígenas, são excluídos os municípios que contêm as áreas indígenas.

agenda de desenvolvimento regional, bem como a determinação dos investimentos rodoviários prioritários nas estradas municipais;

c. Compreendem as obras para a construção de pontes de concretos (i) pequenas (até 30 m) onde obras de infraestrutura são executadas por empreiteiros locais e o tabuleiro da ponte e a infraestrutura são compostos por vigas padronizadas e executadas de forma central e transportadas para o local, bem como galerias padronizadas, (iii) drenagem longitudinal e (iv) de nivelamento da estrada.

6. Antes da aprovação pelo Banco de qualquer dado Subprojeto de Estrada Municipal, o Mutuário, por meio da SEPLAN, deverá fornecer ao Banco, um aplicativo que contém as seguintes informações e documentação em relação a tal subprojeto de Estrada Municipal:

(a) uma cópia da agenda de desenvolvimento municipal com questões relevantes, incluindo uma descrição dos mecanismos de participação seguidos para a elaboração dessa agenda (como as atas das discussões sobre a agenda de desenvolvimento por parte do respectivo município, as atas de reuniões sobre a Agenda de Desenvolvimento Regional do Mutuário);(b) da lista de prioridades dos trechos de estrada a serem incluídos em tal Subprojeto de Estrada Municipal, incluindo as atas das discussões públicas realizadas para a sua preparação assinada pelos participantes ou seus representantes;(c) um acordo entre o Mutuário e o respectivo município detalhando os compromissos de cada parte para fortalecer o planejamento participativo de tal município e capacidade de gestão, bem como implantação do financiamento e execução pelo Mutuário de tal Subprojeto de Estrada Municipal e a colaboração a ser fornecida pelo município com relação a isso; (d) se aplicável, uma cópia de um acordo de cooperação entre os municípios que partilham uma fronteira comum a fim de criar um consórcio intermunicipal para efeito de compromisso de manutenção de estradas municipais; (e) os documentos de licitação para o Subprojeto de Estrada Municipal pertinente; (f) qualquer outra informação que o Banco considere razoável.

7. Com base na experiência anterior bem sucedida (ver Quadro 3 abaixo), a alocação de orçamento por município baseia-se na seguinte fórmula:

$$Q = 150.000 + (33,3\% \times P + 33,3\% \times A + 33,3\% \times H) * (70.000.000 / 77)$$

se $Q > 1,75$ milhões então $Q=1,75$ milhões;

Onde:

- Q é a quantidade potencialmente alocada para cada município (R\$);
 - P é a população padronizada do município (número de habitantes em cada município dividido pelo número médio de habitantes de um município na área do projeto);
 - A é a área padronizada do município (área em cada município dividido pela média da área de um município na área do projeto);
- H é $1 / \text{IDFM}$ padronizado nos municípios (onde o *Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal* (IDFM) é um indicador de condições de pobreza - índice similar ao Índice de

Desenvolvimento Humano, adotada no nível municipal).

8. Esta fórmula permite uma distribuição equilibrada por município e, além disso, (i) um termo fixo foi introduzido para levar em conta as grandes disparidades em termos de população e áreas entre os municípios das regiões abrangidas pelo projeto e (ii) um teto foi fixado para evitar que os municípios grandes e populosos fiquem com a maior parte da dotação orçamental.

9. O Projeto deve ser realizado pelos consultores. Projeto será submetido após acordado o TOR (RPT - Região do Pólo Têxtil) encontrados no Manual Operacional do Projeto. Especificações técnicas serão baseadas nas especificações padrão acordadas para eliminação de pontos críticos. SEINFRA e SEPLAN organizarão o processo de consulta. SEINFRA irá executar a supervisão de obras, com o apoio de consultores. Supervisão Ambiental & Social Independente será realizada pela unidade ambiental da SEINFRA com o apoio de Consultores.

Quadro 1 - Estratégia de Priorização para estradas municipais - com base na operação da experiência anterior

O projeto anterior realizou com sucesso um processo participativo para determinar quais estradas serão melhoradas. Consultas públicas ocorreram em 67 municípios, agendas de desenvolvimento foram elaboradas com o apoio da Secretaria de Planejamento e estradas prioritárias foram estabelecidas com a orientação da Secretaria de Infraestrutura. Como o Governo e a Secretaria acompanharam o processo e como foram adotados mecanismos para se promover uma ampla participação da população, não houve uma escolha de rodovias que privilegie apenas uma determinada classe da população. Dado que um financiamento limitado foi atribuído a cada município, nem todas as estradas prioritárias foram abordadas. Em geral, foram incluídas no programa as primeiras 2 a 4 maiores estradas. A satisfação com esta abordagem ainda está sendo avaliada através de uma avaliação de impacto em curso (como parte do projeto anterior e a preparação do projeto atual). No entanto, os resultados preliminares indicam a plena satisfação com o processo e total satisfação com a execução das obras. Para levar em consideração a experiência adquirida com o projeto anterior (consulte a seção de lições aprendidas), o Governo comprometeu-se com um diálogo para gerenciar as expectativas dos cidadãos, e esta operação irá especificar claramente as condições para o investimento nos municípios, dentre as quais encontra-se a condição para apresentar as atas das agendas de desenvolvimento dos municípios, a fim de iluminar as relações entre as necessidades de desenvolvimento municipal e de investimentos em estradas e, assim, evitar privilégios à certa classe da população.

Subcomponente 1.2: Reabilitação da Rede de Estradas Pavimentadas do Estado através de Contratos de com Base em Desempenho (estimativa de custo de US\$ 160 milhões, dos quais US\$ 160 milhões serão financiadas pelo empréstimo do Banco)

10. Nos níveis estadual e regional, melhoria das condições de transporte em estradas pavimentadas do Mutuário, através da realização de (a) um conjunto de contratos de tipo CREMA, baseados no desempenho, em cerca de 1.500 km de estradas pavimentadas, selecionadas e geridas pelo Mutuário (Subprojetos I de Reabilitação de Estradas Estaduais); e (b) contratos CREMA com base no desempenho em estradas pavimentadas selecionadas geridas pelo Mutuário, de acordo com critérios aceitáveis pelo Banco (Subprojetos de Reabilitação de Estradas Estaduais II).

11. Os contratos CREMA incluem o projeto, obras de reabilitação da estrada (normalmente 2 a 3 anos) e supervisão em trechos que já atingiram ou excederam a sua vida útil e que experimentam maiores volumes de tráfego, condições de estrada ruim e que são consideradas corredores de desenvolvimento regional. As obras incluem sobretudo, quando necessário: pavimentação e reabilitação/nivelamento dos acostamentos, reabilitação de pontes, drenagem e readaptação da sinalização e medidas de segurança rodoviária para reduzir os riscos nos cruzamentos perigosos e melhorar os acessos. Além disso, os contratos CREMA irão incluir a recuperação inicial, de rotina e obras rodoviárias de manutenção periódica durante os 5 anos de duração dos contratos.

12. Com base no êxito alcançado em vários outros Estados e a nível Federal, o sub-componente irá introduzir os contratos baseados em desempenho para a reabilitação e manutenção de rodovias pavimentadas (CREMA). Os contratos CREMA incluem:

- a. reabilitação, as atividades incluem: (i) *reabilitação asfáltica*, com pagamentos realizados de acordo com os resultados e desempenho apresentados, nos trechos que já atingiram ou ultrapassaram a sua vida útil, através de técnicas adequadas que vão desde reparos locais, eventual remodelação e cobertura com tratamento de superfície de concreto ou asfalto, para completar a reconstrução, (ii) reabilitação dos pontos que em breve poderão atingir um nível de deterioração que requerem reabilitação extensiva, por meio de selo de dejetos adequados, tratamento de superfície ou técnicas de sobreposição de concreto, dependendo da intensidade do tráfego e disponibilidade de material, (iii) *reabilitação de pontes*; (iv) reabilitação e/ou asfaltamento para proteger a superfície, protegendo contra a erosão e melhorar as condições de condução, e (v) modernização dos sistemas de drenagem, sinalização, cruzamentos perigosos e acessos.
- b. a manutenção de estradas durante os 5 anos de contrato, baseada no desempenho, compreendendo a *recuperação inicial, manutenção rotineira e periódica* (i) manutenção asfáltica e reparos como vedação de fissuras, reparação de buracos, selamento de rachaduras nas extremidades, (ii) limpeza do sistema de drenagem, (iii) retirada da vegetação, e (iv) manutenção de sinalização.

13. Sete corredores alimentadores dos trechos de estradas estaduais pavimentadas com uma extensão total de 1.500 km em sete regiões foram identificados como prioridade para este subcomponente. As obras serão organizadas em duas fases: uma primeira fase de 395 km, seguida por uma segunda fase de 1.103 km no ano seguinte (para essa segunda fase, prevê-se considerar a inflação de preços). O quadro abaixo recapitula as características principais dos referidos contratos.

Programa: Primeira Fase

Região 1	Início	Final	km
TO-10	Palmas	Lageado	53,3
TO-50	Palmas (JK)	Palmas (rotatória sul)	20,6

TO-50	Palmas (rotatória sul)	Porto Nacional (Saída p/ Monte do Carmo)	40,8
TO-50	Porto Nacional (Saída p/ Monte do Carmo)	Porto Nacional (Saída p/ Silvanópolis)	6,5
TO-255	Porto Nacional (Saída p/ Silvanópolis)	Entr. TO-070/TO-255 (Pinheirópolis)	5,3
TO-255	Entr. TO-070/TO-255 (Pinheirópolis)	Entr. BR-153	57,6
TO-342	Miracema	Miranorte	19,7
TO-445	Miracema	Entr. TO-010/TO-455	20,2
Access	Entr. TO-455	UHE	1,5
Total			225,5

Região 7	Início	Final	km
TO-80	Paraíso	Monte Santo	22,1
TO-80	Monte Santo	Divinópolis	34,9
TO-255	Nova Rosalândia	Cristalândia	31,4
TO-255	Cristalândia	Lagoa da Confusão	50,1
TO-354	Pium	Pugmil	31,2
Total			169,7

Programa:Segunda Fase

Região 2 & 3	Início	Final	km
TO-222	Filadélfia	Bielândia	46,5
TO-222	Bielândia	Ent. TO-424	32,5
TO-222	Ent. TO-424(Babaçulândia)	Araguaína(Av. Filadélfia)	19
TO-222	Araguaína	Novo Horizonte	14
TO-424	Entr. TO-222	Babaçulândia	37,8

TO-425	Bielândia	Barra do Ouro	37
TO-10	BR-230 (Transaraguaia)	Araguatins	8
TO-10	Araguatins	Entroncamento TO-404	7,1
TO-10	Buriti	São Sebastião	6
TO-201	Sítio Novo	Axixá do TO	14,5
TO-201	Axixá do TO	Augustinópolis	20,4
TO-201	Augustinópolis	Buriti do Tocantins	41,6
TO-201	Buriti do Tocantins	Esperantina	36,8
TO-403	Itauba (Entr. TO-404)	Sampaio	9,7
TO-404	Praia Norte	Augustinópolis	13,6
TO-404	Augustinópolis	Entr. TO-010	20,6
		Total	365,1

Região 4	Início	Final	km
TO-335	Colinas	Couto Magalhães	100
TO-336	Pedro Afonso	Entº. BR - 153	39
TO-336	Guaraí	Colméia	34
TO-336	Colméia	Goiany dos Campos	14,8
TO-336	Goiany dos Campos	Pequizeiro	12,5
TO-336	Pequizeiro	Couto Magalhães	44,1
TO-336	Couto Magalhães	Divisa TO/PA	11,6
Total			256

Região 5	Início	Final	km
TO-280	São Valério	Entr.BR-242 (Km 106.4)	30,6
TO-373	Entº. BR-242	Alvorada	83
TO-373	Alvorada	Araguaçu	96,2

TO-373	Araguaçu	Divisa TO/GO (São Miguel)	17
	Total		226,8

Região 6	Início	Final	km
TO-40	Dianópolis	Novo Jardim	35,7
TO-40	Novo Jardim	Divisa TO/BA	37
TO-50	Arraías	Divisa TO/GO	16
TO-110	Trevo TO-040	Ponte Alta do Bom Jesus	38,5
TO-110	Ponte Alta do Bom Jesus	Taguatinga	38
TO-110	Taguatinga	Aurora	47
TO-110	Aurora	Lavandeira	17
TO-110	Lavandeira	Combinado	7
TO-110	Combinado	Novo Alegre	13
TO-110	Novo Alegre	Divisa TO/GO	6,5
	Total		255,7

14. A concepção do projeto de engenharia será realizada pela SEINFRA com o apoio de Consultores. O projeto licitado deverá estar de acordo com o TR e será baseado no catálogo de soluções técnicas, ambos encontrados no Manual Operacional do Projeto. As especificações técnicas serão baseadas nas especificações padrão de CREMA acordadas. A supervisão das obras será feita pela SEINFRA com o apoio de consultores externos contratados durante a fase de obras. Uma Supervisão Social e Ambiental independente será feita pela unidade ambiental da SEINFRA com o apoio de consultores.

Melhoramento das condições de Segurança Rodoviária e de Transportes em Rodovias Estaduais não pavimentadas (Custo estimado de 62 milhões de dólares americanos financiados pela contraparte)

15. Nos níveis regional e estadual, a melhoria de conectividade e das condições de segurança de transporte em estradas não pavimentadas do Mutuário, através de (i) a eliminação de cerca de 20 pontos críticos em estradas vicinais não pavimentadas através do Projeto, substituição e supervisão de estruturas hidráulicas de concreto de infraestruturas deficientes selecionadas, e (ii) Projeto, pavimentação e supervisão de cerca de 50 km de trechos de estradas não pavimentadas do Estado para fechar a malha e facilitar o acesso à malha nacional de estradas (Os Subprojetos de Melhoramento de Estradas Estaduais).

16. Pontos críticos nas estradas estaduais não pavimentadas serão eliminados onde o tráfego não justifica um revestimento betuminoso através de, entre outros, substituição das atuais infraestruturas deficientes por estruturas hidráulicas de concreto (pontes, galerias etc.) e classificação das rodovias estaduais. Ao substituir as infraestruturas estreitas por novas infraestruturas com padrões adequados de estradas pavimentadas, o subcomponente deverá contribuir para a eliminação de pontos perigosos na malha rodoviária e contribuir para melhorar a segurança do trânsito no Estado, enquanto se prepara para uma futura pavimentação.

17. O revestimento betuminoso pode incluir (i) terraplenagem localizada e realinhamentos, reforço da camada de base e pavimentação, usando tratamento de superfície ou massa asfáltica, dependendo do tráfego, (ii) melhoria de pontes (reforço, substituição e/ou ampliação, se necessário); (iii) modernização ou implantação de drenagem e sistemas de sinalização, e (iv) melhoria da segurança rodoviária, incluindo a eliminação pontos críticos ou melhorias das interseções de estradas.

18. Os projetos serão realizados pela SEINFRA com o apoio de consultores contratados. O projeto será objeto de licitação com TR acordado conforme o Manual Operacional do Projeto. As especificações técnicas com base nas especificações padrão acordadas para a eliminação de pontos críticos e pavimentação. A supervisão do trabalho será feita pela SEINFRA com a assistência de consultores contratados. Uma Supervisão Social e Ambiental independente será feita pela unidade ambiental da SEINFRA com o suporte de consultores.

Subcomponente 1.4: Fortalecimento Institucional de Capacidade de Gestão de Transporte (custo estimado de 9 milhões de dólares americanos dos quais 7 milhões de dólares serão financiados pelo empréstimo do Banco)

19. Melhoria da capacidade de planejamento de transportes e logística, gestão e segurança do Mutuário (tudo de acordo com os termos de referência aceitáveis para o Banco), através do fornecimento de bens, serviços de consultoria e outros serviços e treinamento para o fortalecimento institucional da SEINFRA nas seguintes áreas: (i) planejamento de transporte e gestão logística, (ii) segurança rodoviária, e (iii) gestão social e ambiental.

20. Através do fornecimento de bens, consultoria, e outros serviços e formação, este subcomponente irá se basear nas atividades de fortalecimento institucional do projeto anterior, incluindo, entre outros:

- a. Apoio à SEINFRA na definição de uma estratégia de longo prazo para a Secretaria;
- b. A preparação do plano mestre de logística e transporte do Estado;
- c. Implementação do Sistema de Gerenciamento de Pavimento do Estado, incluindo rotina e coleta de dados organizada (tráfego, condições das estradas);
- d. Capacitação de gestão de dados do tráfego e programação de trabalho de pavimentação através de Gestão e Desenvolvimento de Estradas - Highway Development and Management (HDM);
- e. Integração dos Sistemas de Gestão de TI da SEINFRA;
- f. Atividades destinadas à melhoria da segurança rodoviária no Estado;
- g. Atividades destinadas à melhoria da gestão socioambiental da eficiência e eficácia do processo de licenciamento;
- h. Atividades destinadas a reforçar a capacidade técnica do pessoal da SEINFRA em design, supervisão, compras, gestão de contratos, gestão de ativos das estradas;

- i. Aquisição de equipamentos e veículos.

Componente 2: Maior eficiência dos serviços públicos (custo estimado de 62,25 milhões de dólares americanos dos quais 51,25 milhões de dólares americanos financiados por empréstimo bancário)¹²

21. A prestação de apoio ao fortalecimento institucional, através do fornecimento de bens, obras, formação, serviços de consultoria e outros, através da realização das seguintes atividades:

Subcomponente 2.1: Modernização da Administração do Mutuário (custo estimado de 24,75 milhões de dólares americanos dos quais 21,25 milhões de dólares serão financiados por empréstimo do Banco)

22. Modernização da administração do Mutuário. Prestação de apoio à SEPLAN, para melhorar a eficiência dos serviços públicos (tudo sob os termos de referência aceitáveis para o Banco), entre outros através de (i) a introdução de uma metodologia de gestão baseada em resultados, com a) planejamento reforçado e mais bem integrado e monitoramento do orçamento e sistemas de contabilidade e b) Resposta da gestão de recursos humanos através de novos incentivos, formação e estratégias de comunicação, (ii) desconcentração dos serviços administrativos do Tomador de Empréstimo para as suas regiões, de forma a reforçar as capacidades de gestão dos municípios, (iii) melhoria de processos de uso da terra ambiental e socialmente sustentáveis e políticas de gestão de recursos naturais e (iv) melhoria da prestação de serviços aos usuários, bem como as condições de trabalho dos funcionários do Mutuário através da realização de restauração e/ou atividades de construção de espaços públicos e/ou instalações, de acordo com os critérios estabelecidos no Manual Operacional.

23. Para fortalecer ainda mais o uso global sustentável da terra, esse subcomponente vai especialmente apoiar o Zoneamento Ecológico e Econômico do Estado (ZEE), em consonância com o Decreto Federal 4.297 de 07/10/2002. O ZEE vai ampliar os critérios empregados na tomada de decisão do uso da terra para incluir fatores físicos ambientais e socioeconômicos.

Subcomponente 2.2: Favorecimento do desenvolvimento local e regional (Custo estimado de 10 milhões de dólares americanos dos quais 8 milhões serão financiados por empréstimo do Banco)

24. Promoção do desenvolvimento local e regional. Prestação de apoio aos beneficiários, conforme detalhado abaixo, através da realização de atividades-piloto voltadas para a promoção de negócios rurais e a criação de oportunidades para atrair investimentos sustentáveis em regiões selecionadas pelo Mutuário (tudo sob os termos de referência aceitáveis para o Banco). Este subcomponente apoiará, de forma articulada os investimentos do primeiro componente, entre outros, (i) SEAGRO e Ruraltins na promoção de um setor do agronegócio mais eficiente com a inclusão social e de gênero, bem como a sustentabilidade ambiental e econômica no território do Mutuário, promovendo aumento da produtividade e melhor acesso aos mercados para a produção de subsistência e pequenos e médios produtores, e atrair investimentos sustentáveis promovendo a sustentabilidade do meio ambiente, (ii) SEMADES na elaboração de uma política de energia renovável para o Mutuário, e (iii) SEPLAN no desenvolvimento do ecoturismo no território do Mutuário.

¹² Todos os valores de subcomponentes incluem contingências

25. O componente (i) facilita o desenvolvimento de estratégias regionais integradas às cadeias de valor selecionadas; (ii) identifica potenciais oportunidades de negócios para incluir pequenos e médios produtores no mercado - institucionais e privados (planos de desenvolvimento de negócios); (iii) construção de capacidades entre prestadores de assistência técnica para melhorar a qualidade dos serviços prestados a esses beneficiários e recursos (iv) alavanca outros recursos dos setores público e privado para integrar os investimentos nas áreas selecionadas para obter resultados em tempo hábil.

SubComponente 2.3: Melhoria da Gestão Ambiental (custo estimado de 17,5 milhões de dólares americanos dos quais 14 milhões serão financiados por empréstimo bancário)

26. Melhoria da gestão ambiental. Prestação de apoio à SEMADES e Naturatins na extensão das atividades iniciadas no âmbito da operação anterior e em coordenação com as agências ambientais e da Iniciativa Sustentável do Cerrado (P091827; TF096766), para melhorar a gestão ambiental (tudo sob os termos de referência aceitável para o Banco) através de, entre outros (i) melhoria do sistema de licenciamento ambiental do Mutuário e suas atividades de monitoramento e execução (excluindo qualquer aplicação de atividade de tipo policial), e seu sistema de registro de direitos da água, (ii) (A) realização de estudos sobre a avaliação da necessidade de novas políticas públicas para a conservação e o uso sustentável dos recursos naturais e desenvolvimento da biodiversidade e, se aplicável, conforme determinado pelos resultados de tais estudos, o desenvolvimento de mecanismos regulatórios e instrumentos técnicos para a conservação e o uso sustentável dos recursos naturais e desenvolvimento da biodiversidade, e (B) A realização de atividades-piloto de apoio às áreas mencionadas no item (A) acima a serem selecionadas de acordo com critérios aceitáveis para o Banco; e (iii) (A) realização de estudos de avaliação da necessidade de novas políticas públicas na gestão da água e, se aplicável, conforme determinado pelos resultados de tais estudos, o desenvolvimento de mecanismos regulatórios e instrumentos técnicos para uma utilização mais sustentável da água, e (B) a realização de atividades-piloto como suporte para a área mencionada em (A) acima a ser selecionada em conformidade com critérios aceitáveis para o Banco.

27. As atividades típicas previstas no âmbito deste subcomponente são: (i) aquisição de equipamentos e materiais, incluindo veículos, hardware, software e computadores acessórios/equipamentos; (ii) restauração e melhorias das agências ambientais, (iii) realização de estudos e análises relacionados aos requisitos ambientais, processo de fluxo, registro, licenciamento e procedimentos de direitos à água, mapeamento de público e usuários, clientes, (v) concepção e desenvolvimento de aplicações baseadas na web; (vi) treinamento para lidar com as leis ambientais, padronização e abordagem multimodelo baseada na web. Este subcomponente também vai suportar estudos que analisam a necessidade de novas políticas públicas e/ou normas regulamentares para a conservação, uso sustentável e desenvolvimento dos recursos naturais, e a concepção, desenvolvimento e implementação de sistemas para o monitoramento e licenciamento ambiental de propriedades rurais em uma base estadual no Estado do Tocantins.

Subcomponente 2.4: Melhoria da qualidade, relevância e retornos do sistema de ensino (custo estimado de 10 milhões de dólares americanos dos quais 8 milhões de dólares serão financiados pelo empréstimo do Banco)

28. Melhoria da qualidade, relevância e retornos do sistema de ensino. Provisão de apoio ao SEDUC para melhorar a qualidade do sistema educacional do Mutuário em um conjunto piloto de municípios selecionados com alta vulnerabilidade do Mutuário (tudo de acordo com os termos de referência aceitos pelo Banco), através de, entre outros, (i) apoio dos municípios selecionados fornecendo desenvolvimento infantil de qualidade, (ii) aumento da qualidade da educação, através da identificação de pontos fortes e fracos na qualidade do ensino e fornecendo formação orientada para melhorar pontos fracos, e (iii) melhora da relevância e dos retornos da escolaridade através de cursos complementares nas escolas secundárias e melhores materiais educativos, tudo em um conjunto piloto de municípios¹³ com alta vulnerabilidade, a fim de capacitar os indivíduos a tirar proveito das oportunidades econômicas criadas através das melhorias dos transportes, bem como para mitigar alguns dos impactos potenciais adversos de transporte de longa distância em populações vulneráveis (por exemplo, atividades de alto risco como a prostituição, que muitas vezes florescem ao longo das rotas de transporte pesado).

29. Os subcomponentes de educação se beneficiam do Componente 1, através de um melhor acesso às escolas e de segurança no referido acesso, suporta o Subcomponente 2.1 através do apoio à provisão municipal de educação infantil e suporta o Subcomponente de 2.2 através da disponibilização de cursos locais de treinamento técnico.

Componente 3 - Gerenciamento de Projetos (custo estimado de 8 milhões de dólares americanos financiados pelo empréstimo do Banco)

30. Prestação de apoio à gestão de projetos em conexão com a implementação e supervisão do Projeto.

31. O Projeto integra os seus vários componentes em vários níveis: integração vertical dentro dos acessos rodoviários municipais e estaduais da malha de estradas para fornecer movimento contínuo através da malha. As estradas também são priorizadas para uma integração horizontal com as exigências de diversas atividades no âmbito do componente de fortalecimento institucional. Tal articulação entre o investimento e os componentes de fortalecimento institucional fornecem um impulso à natureza transformacional de transporte. Todos os trechos municipais e estaduais a serem reformados ou melhorados ou pavimentados e as instalações públicas restauradas e/ou construídas no âmbito do Projeto proposto serão, a priori, revistos pelo Banco e deverão atender aos seguintes critérios: (i) contratos de obras civis licitados em conformidade com os procedimentos descritos no anexo 2 e 3, (ii) impactos ambientais e sociais identificados, prevenidos e mitigados de acordo com os procedimentos acordados com o Banco e descritos no anexo 3 e, mais amplamente, com as políticas de salvaguarda do Banco; (iii) projetos de engenharia e especificação de trabalho realizados seguindo os processos acordados com o Banco e incluídos no Manual de procedimentos para projeto de engenharia e fiscalização de obras acordadas com o Banco. Além disso, todas as obras civis em trechos municipais e estaduais a serem restaurados ou atualizados no âmbito do projeto proposto terão uma taxa interna de retorno (TIR) superior a 10%.

Quadro 2 - Estratégia de Transporte do Tocantins e suporte passado do Banco

Com base em sucessos do passado, a nova estratégia do Estado para o transporte visa o suporte dos transportes e logística de uma forma mais integrada e sustentável, com foco tanto na melhoria da acessibilidade a regiões e

¹³ Municípios-piloto serão em torno da estrada Brasília-Belém e as razões para a sua seleção são as estatísticas elevadas de abandono e males sociais.

territórios remotos e longínquos, quanto no fortalecimento de suas estradas de acesso intermediário em articulação com os corredores de logística e troncos de transporte nacionais. Transporte e logística no Estado permanecem fortemente baseados no modo rodoviário, uma situação que poderá continuar, considerando a baixa densidade demográfica do Estado, agricultura extensiva e centros de produção isolados para os quais as estradas têm uma vantagem inegável.

As Características gerais da malha rodoviária são o reflexo de situações históricas, geográficas e socioeconômicas do Tocantins: uma densidade relativamente baixa de rodovias federais em relação aos estados de tamanho similar resultantes tanto da idade jovem do Estado e seu relativo afastamento no país, um malha estadual de estradas que se expandiu de uma forma sólida nos últimos 15 anos, e redes municipais geralmente compostas de estradas de terra que são intransitáveis durante a estação chuvosa (ver tabela abaixo).

(Km)	1998	2000	2003	2006	2007	2008	2009
Federal	1,318.24	1,342.82	1,378.50	1,468.70	1,468.70	1,346.92	1,457.23
State	2,272.04	2,716.82	3,418.63	4,472.29	4,705.40	4,830.51	5,040.30
Access	60,000	62,000	64,000	65,000	68,000	70,000	73,000
Total	63,590.28	66,059.64	68,797.13	70,940.99	74,174.10	76,177.43	79,497.53

Source: Secretaria da Infra-Estrutura/DERTINS/SEPLAM-TO/DIPES

Com o tempo, a estratégia do Estado deslocou-se da prioridade do tronco principal e alimentador de estradas para redes capilares de estrada, incluindo as redes municipais, (de acordo com o Projeto P060573 de Desenvolvimento Regional Sustentável do Tocantins, recentemente firmado¹⁴) e agora está mais equilibrado, com uma visão integrada e abrangente de investimentos em transportes.

32. O projeto irá melhorar a eficiência das práticas do setor rodoviário no Estado e municípios através de: (i) melhoria de projetos de engenharia com base em um catálogo de soluções técnicas desenvolvidas durante a preparação do projeto, destinado a aumentar a eficiência e limitar o aumento de custos durante a execução das obras; (ii) maior empenho dos empreiteiros na execução dos trabalhos e racionalização do monitoramento do trabalho, através da introdução de preços globalizados por soluções e grande uso de contratos com base no desempenho (CREMA) para a gestão de contratos; (iii) mitigação de possíveis impactos ambientais das obras rodoviárias e supervisão socioambiental independente, (iv) facilitação da avaliação das propostas, incluindo formatos padronizados aplicáveis a todas as submissões e agrupamento de contratos para aumentar o tamanho das ofertas de licitação; (v) facilitação da fiscalização de obras, com foco em resultados e controle de qualidade, com uma redução substancial de áreas potenciais de conflito na execução do trabalho e, portanto, das negociações do contrato; (vi) mecanismos para garantir a responsabilidade e oferecer meios para a gestão das estradas municipais por parte dos municípios, e (vii) uma abordagem holística para transporte e logística.

¹⁴ 5.100 km dessas vias de acesso municipais foram melhorados para todas as condições de tempo no âmbito do Projeto em 67 municípios no Leste do Tocantins

Anexo 3: Acordos de Implementação
BRASIL: Desenvolvimento Regional Integrado Sustentável do Tocantins

Projeto Institucional e Acordos de Implementação

1. O Mutuário será o Estado do Tocantins, representado por sua Secretaria do Planejamento e Modernização da Gestão Pública (SEPLAN). A República Federativa do Brasil atuará como fiador. O Projeto deverá ser implementado ao longo de um período de seis anos com data de encerramento prevista para setembro de 2018.

Geral

2. Com base no sucesso do acordo de implementação no âmbito do projeto anterior, bem como outros projetos do financiados por bancos no Brasil, a implementação do projeto será centralizada na Unidade de Gerenciamento do Projeto (UGP) da SEPLAN. A UGP será responsável pela gestão de todos os aspectos administrativos (compras, gerenciamento financeiro e de pagamentos, salvaguardas, administração e controle) para todas as atividades do Projeto, inclusive para os outros Beneficiários do Estado relacionados ao Projeto.

3. Os principais beneficiários das atividades do projeto serão 5 entidades do governo estadual: a Secretaria de Infraestrutura (SEINFRA) para o primeiro componente; para o segundo componente: a Secretaria do Planejamento e Modernização da Gestão Pública (SEPLAN) para o primeiro subcomponente, a Secretaria da Agricultura (SEAGRO) para o segundo subcomponente, a Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (SEMADES) para o terceiro subcomponente, e a Secretaria de Educação (Seduc) para o quarto subcomponente. Um coordenador de componente/subcomponente será identificado em cada um desses beneficiários para ser o interlocutor principal da UGP para aspectos fiduciários, e interlocutor principal dos especialistas do Banco sobre os aspectos técnicos. Espera-se que as instituições beneficiárias secundárias sejam as agências estaduais Ruraltins, sob a coordenação da SEAGRO, e a Naturatins, sob a coordenação da SEMADES.

4. A UGP foi constituída durante a preparação do projeto (Decreto Estadual nº 4.388 de 02 de setembro de 2011) e reforçado por um contingente de pessoal envolvido na gestão do projeto anterior. Tratou de forma bem sucedida tanto as atividades de preparação do Projeto, como os últimos 10 meses de implementação do Projeto anterior e pode ser considerada operacional. A UGP é composta de uma unidade de gestão, o GOP (*Grupo Operacional do Projeto*), funcionando como um comitê de direção constituído pelos 5 Secretários beneficiários ou seus nomeados para as decisões estratégicas relacionadas ao projeto, e uma unidade administrativa, o GAP (*Grupo Administrativo do Projeto*) para a gestão administrativa em geral. O GAP é composto por 3 clusters especializados, respectivamente, em questões técnicas (incluindo salvaguardas), gestão financeira e licitações. A UGP / GAP foi composta por profissionais adequados, muitos dos quais já estiveram envolvidos nas operações anteriores de financiamento do Banco, e têm um bom conhecimento das políticas do Banco (licitações, gestão financeira e salvaguardas). Consultores podem ser contratados para reforçar ainda mais a UGP, tal como nas fases iniciais de implementação do projeto, e a equipe da UGP, que já se beneficiou de

treinamento durante a preparação, continuará a ser treinada sobre as políticas fiduciárias do Banco durante a implementação.

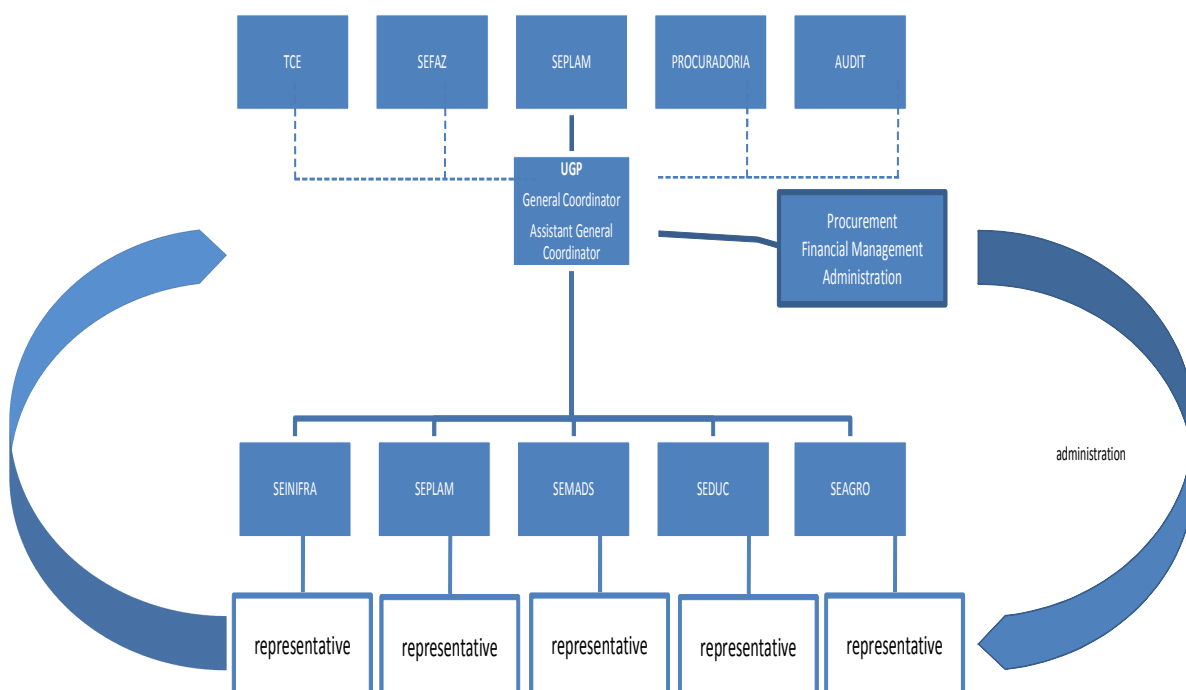
5. **A UGP** será responsável por:

- a. A gestão global do projeto, incluindo a ligação com equipe do Banco, preparação e atualização do planejamento de atividades do Projeto, coordenação geral com cada beneficiário do Estado, cumprimento das políticas fiduciárias do Banco (salvaguardas, licitações, gestão financeira) e coordenação com as outras entidades governamentais competentes, tais como o Governador, a Secretaria da Fazenda (SEFAZ), a Procuradoria do Estado, a Auditoria Geral do Estado, e o Tribunal de Contas do Estado para assuntos relacionados à execução geral, desembolso dos recursos do empréstimo, pagamento das despesas elegíveis, aprovação de procedimentos licitatórios, auditoria de documentos financeiros do projeto etc. A UGP vai identificar proativamente potenciais obstáculos e propor soluções para garantir a execução satisfatória do Projeto. A UGP será responsável pelo arquivamento de todos os processos e documentos no âmbito do Projeto;
- b. Monitoramento, avaliação e relatórios do projeto. A UGP vai monitorar a implementação do Projeto para o PDO, planejar e monitorar o progresso físico e financeiro e o desempenho das atividades do Projeto, incluindo as atividades executadas por cada beneficiário. A UGP irá preparar e consolidar os relatórios de progresso do projeto, de acordo com os prazos e formato acordados, com a contribuição dos diferentes beneficiários;
- c. Ajudar as comissões de licitação do Estado em lidar com processos de aquisição. Todas as atividades de aquisição, com exceção das obras, estarão sob a responsabilidade da Comissão de Licitação da SEPLAN. A Comissão de Licitação da SEINFRA será responsável pela aquisição de obras civis. A UGP apoiará a(s) comissão(ões) de licitação na: preparação do plano de aquisições, manipulação de todas as atividades de aquisição, incluindo EdI & Carta-convite, a preparação dos Termos de Referência (TR), especificações, orçamentos (com o respectivo apoio técnico dos beneficiários do projeto), elaboração dos documentos de licitação/SDP, gestão da avaliação técnica e financeira e preparação de relatórios de avaliação de licitação, negociação de contratos e adjudicações, revisão e aprovação pela Procuradoria do Estado do Tocantins e publicação de adjudicação de contratos. A UGP manterá os registros administrativos e de compras;
- d. Gestão Financeira do Projeto. A UGP executará, com o apoio da SEFAZ, a gestão financeira do Projeto, incluindo o planejamento de gastos (e garantindo o orçamento necessário para despesas financiadas pelo Estado), elaboração de contas do projeto, preparação e apresentação dos registros/fichas de síntese (Folha de Despesas) e demonstrações de despesas (Declaração de Despesas), emitindo as demonstrações financeiras do Projeto a partir do sistema SIAFEM. Ela irá rever e limpar os pedidos de pagamentos de serviços e obras de beneficiários, fazer a ligação com a Secretaria da Fazenda (SEFAZ) para assegurar o pagamento rápido das despesas apuradas e manter registros administrativos e financeiros do Projeto. A UGP vai contratar auditores externos de acordo com o TR aceitável para o Banco. A auditoria será realizada anualmente. A UGP irá fornecer apoio e coordenar os auditores internos e externos, anualmente;

Os beneficiários do Projeto

6. **Os Beneficiários do Estado do Projeto** serão responsáveis pelo planejamento, gestão, monitoramento e avaliação das respectivas atividades e contribuirão para a UGP na gestão global

do planejamento do projeto, monitoramento e avaliação. Eles serão, também, responsáveis pela elaboração do plano de atividades sob sua respectiva componente e subcomponente, pela preparação da documentação técnica e de entradas em processos de aquisição (tais como especificações, termos de referência, estimativas de orçamento, avaliação técnica), assinatura de contratos, acompanhamento e avaliação da qualidade dos resultados das atividades, especialmente pelo desempenho dos serviços e execução de obras para alcançar o objetivo de cada componente, aprovação de projetos/pedido de pagamento e cumprimento das políticas de salvaguardas do Banco. A organização da implementação do projeto é mostrada graficamente abaixo.



Relatórios de progresso

7. Progresso em relação a: a) As componentes do projeto serão comunicadas ao Banco através de um relatório semestral; b) A Gestão Financeira será comunicada ao Banco através da IFRs trimestrais; c) O Progresso sobre as obras civis planejadas será comunicado ao Banco através dos relatórios do Projeto, conforme necessário, e d) A aquisição será comunicada ao Banco através de um Plano de Aquisições anual e quadros de acompanhamento de aquisição semestrais, e em conformidade com os convênios do Projeto. A documentação de relatórios modelo está incluída no Manual Operacional.

Responsabilidades de Implementação do Banco

8. Como parte da supervisão do projeto, a equipe do projeto irá:

- a. prestar assistência técnica e assessoria política para os beneficiários do projeto no que se refere à concepção e implementação do componente de assistência técnica;
- b. prestar apoio para assegurar, na medida do possível, o desempenho e implementação adequada de todas os componentes do Projeto, bem como relatórios de projeto adequados;
- c. revisar e avaliar o desempenho da implementação dos diferentes beneficiários do projeto, e
- d. acompanhar de perto o cumprimento das cláusulas de salvaguarda e execução de obras ambientais durante a execução dos contratos de obras civis.

9. Um mínimo de duas missões de supervisão por ano estão previstas durante o período de execução do projeto.

Gestão Financeira, Aquisições e Desembolsos

10. O Banco realizou uma avaliação de Gestão Financeira (GF) (em conformidade com a OP/BP 10.02 e o Manual de Práticas de Gestão Financeira¹⁵ para o Projeto de Desenvolvimento Regional Integrado Sustentável do Tocantins da Secretaria do Planejamento e Modernização da Gestão Pública (SEPLAN/UGP), agência de execução do projeto, em setembro e outubro de 2011. O escopo da avaliação incluiu: (i) uma avaliação dos atuais sistemas de gestão financeira a serem usados para monitoramento, contabilidade e relatórios do programa; (ii) revisão da questão de pessoal; (iii) revisão da organização do fluxo de fundos e métodos de desembolso a serem utilizados, (iv) uma revisão dos mecanismos de controle interno em vigor; (v) uma discussão em relação à prestação de informações, incluindo o formato e o conteúdo de Relatórios Financeiros Interinos (IFRs), e (vi) revisão dos mecanismos de auditoria interna e externa.

11. A revisão concluiu que a UGP tem arranjos adequados de gestão financeira que satisfazem os requisitos mínimos do Banco e que a UGP tem pessoal qualificado e com experiência adequada em relação aos projetos gerenciados pelo Banco.

12. Em geral, a avaliação concluiu que (a) a nível federal, as leis federais de gestão financeira e regulamentos aplicáveis a entidades subnacionais fornecem um quadro forte de GF para governos subnacionais e suas agências executoras, e que (b) a transparência fiscal, contabilidade, emissão de relatórios, controles internos e arranjos de auditoria externa no Estado do Tocantins são geralmente satisfatórios embora medidas mitigadoras adicionais precisem ser implementadas, conforme detalhado no plano de ação de GF. A avaliação concluiu também que os principais riscos enfrentados pelo projeto surgem a partir do seguinte: (a) falta de familiaridade com processos do Banco nas sete entidades participantes, resultando na necessidade de uma maior coordenação interinstitucional, (b) necessidade de rever e adaptar os controles internos para fortalecê-los, (c) necessidade de adotar um plano de contas no SIAFEM (*Plano Interno* - PI) para o projeto e adaptá-lo às necessidades do projeto, e (d) a necessidade de atribuir pessoal contratado no âmbito das entidades coexecutoras como especialistas em GF para o Projeto.

¹⁵ Publicado pelo Conselho Setorial de Gestão Financeira, em primeiro de março de 2010

13. As medidas específicas de mitigação são as seguintes: (a) o projeto irá preparar um Manual Operacional do Projeto (MOP), que conterá procedimentos detalhados e orientações e uma definição dos papéis e responsabilidades dos profissionais de GF na UGP e as 7 entidades de execução, (b) Especialista em GF do Banco Mundial dará suporte e treinamento para as 7 entidades de execução, (c) os controles internos, incluindo a análise prévia das despesas da UGP e SEFAZ e sua revisão posterior pela Controladoria do Estado são considerados satisfatórios, e (d) o Banco conduzirá regularmente missões de supervisão da GF local para examinar a adequação contínua dos arranjos de GF.

14. A conclusão geral da avaliação da GF é que: (a) as modalidades de gestão financeira para o projeto proposto são consideradas adequadas; (b) os procedimentos de gestão da tesouraria e contabilidade utilizando o sistema de TI do Estado SIAFEM são considerados adequados, (c) o fluxo de fundos, desembolsos, monitoramento, procedimentos de auditoria e supervisão são adequados para acordos de implementação multiagência do projeto, e (d) o risco residual global de GF associado ao projeto é classificado como **MODERADO**.

Acordos Institucionais, Agência Executora e Pessoal

15. O objetivo do Projeto é promover a melhoria da eficácia do transporte rodoviário e o aumento da eficiência dos serviços públicos em apoio da agenda de desenvolvimento integrado e territorialmente equilibrado do Estado do Tocantins. As principais responsabilidades fiduciárias para o projeto devem ser realizadas pela UGP, e incluem: (i) o estabelecimento do regime de GF do projeto, (ii) coordenação e supervisão da implementação do projeto, (iii) apresentação de pedidos de desembolso e documentação dos gastos para o Banco; (iv) preparação e apresentação dos relatórios financeiros do Projeto (IFRs) para o Banco; (v) preparação e fornecimento de toda a documentação financeira e relatórios do projeto solicitados pelos auditores externos e funcionários do Banco, e (vi) preparação e atualização do Manual Operacional do Projeto e garantia de que todas as Entidades Participantes estão em conformidade com o Manual Operacional do Projeto.

16. Já que as principais responsabilidades fiduciárias para o projeto devem ser realizadas pela GAP, não haverá transferência de fundos para as entidades participantes. Cada entidade participante nomeará um representante ou criará uma unidade interna específica para executar suas respectivas responsabilidades de atividades de gestão financeira sob a supervisão da UGP.

17. O Manual Operacional do Projeto conterá a documentação dos procedimentos de gestão financeira e diretrizes que serão seguidas durante a implementação do Projeto. Estes procedimentos e orientações dirão respeito a desembolsos, aprovações, autorizações e pagamentos, contabilidade e preparação de relatórios financeiros (incluindo IFRs). Ele será preparado pela UGP e submetido ao Banco para revisão antes de 31 de julho de 2012.

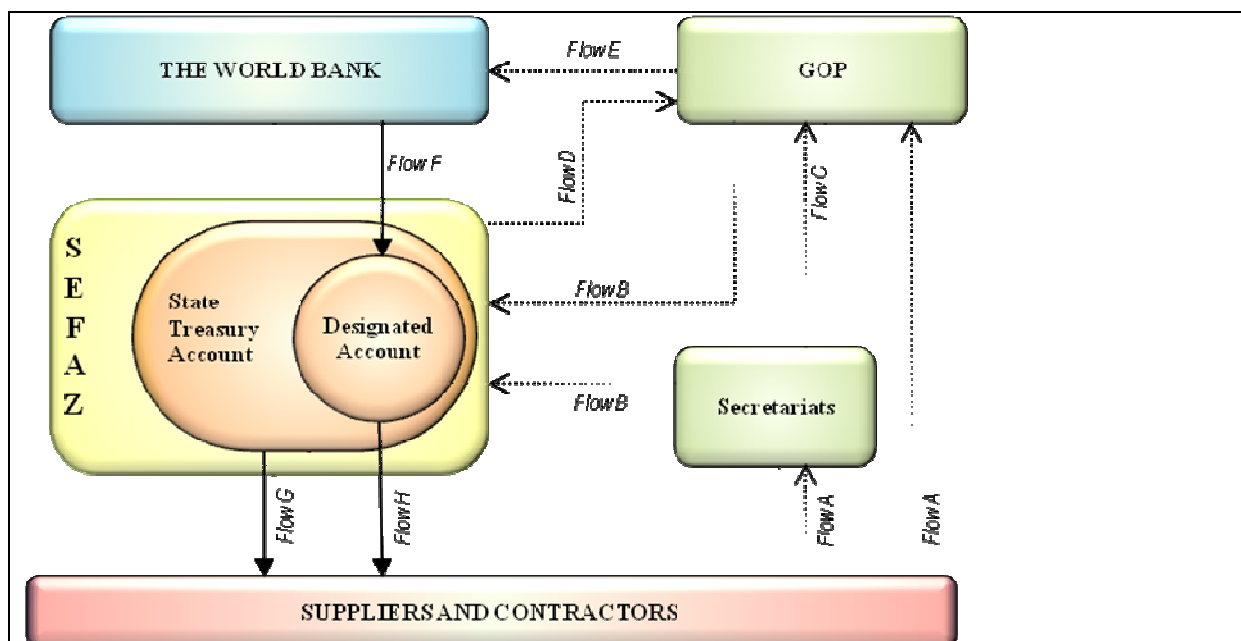
Mecanismos de Desembolso e de Fluxo de Fundos

18. O projeto seria financiado por Empréstimos Bancários (300 milhões de dólares americanos) completado por fundos de contrapartida (75 milhões de dólares americanos).

19. O desembolso dos recursos do projeto será tratado em conformidade com os procedimentos normais do Banco, como estipulado no contrato de empréstimo. Esses fundos serão relativos às despesas elegíveis incorridas ou a incorrer no âmbito do Projeto e serão desembolsados de acordo com percentagens acordadas e Categoria de crédito. O método de desembolso primário será o do uso de avanços. A UGP solicitará que tais avanços sejam feitos em BRL (reais). Neste caso, os fundos de empréstimo fluirão da conta do empréstimo para uma Conta Segregada Designada. Essa conta será denominada em BRL (reais) e será mantida no Banco do Brasil em Palmas, em nome da SEFAZ, com a identificação do projeto. O Banco financiará 100% das atividades do Projeto relativas aos subcomponentes 1.1, 1.2 e 2.1 (iv). Outras atividades especificamente identificadas (subcomponente 1.3) serão financiadas a 100% com recursos de contrapartida diretamente da Conta Única do Tesouro. As atividades de Fortalecimento Institucional sob a égide dos componentes 2, exceto 2.1 (iv) serão financiadas 80% por recursos do empréstimo e 20% pelos fundos de contrapartida. Finalmente, as atividades de Gerenciamento do Projeto sob a égide do componente 3 serão financiados a 100% por Empréstimo do Banco. Após a aprovação da UGP, a SEFAZ fará pagamentos a fornecedores de bens, serviços, treinamento e trabalhos incorridos pela UGP e por coexecutores usando o sistema SIAFEM do Estado.

20. Durante a implementação do projeto, os seguintes métodos de desembolso estarão disponíveis para uso: reembolsos, adiantamentos e pagamentos diretos. A documentação das utilizações de avanços e pedidos de reembolso será submetida através de Declaração de Despesas e/ou Folhas de Resumo com Registros. Os pagamentos diretos serão documentados por Registros. O valor mínimo dos pedidos de pagamento direto e reembolso será equivalente a 3.000.000 dólares americanos, com exceção do Pedido de Financiamento Retroativo para retirada, que não terá valor mínimo. O projeto também terá um período de carência de quatro meses para documentar as despesas incorridas antes da Data de Fechamento. As despesas do projeto serão reportadas depois de serem aprovadas pela UGP e totalmente documentadas, garantindo que os recursos do empréstimo foram utilizados exclusivamente para despesas elegíveis.

21. O diagrama a seguir ilustra o fluxo de fundos do projeto.



Legenda

- Fluxos que envolvem movimentação de fundos

- Fluxos que envolvem documentação ou fornecimento de bens ou serviços

Fluxo A - Fornecedores fornecem bens e serviços e as relativas faturas.

Fluxo B - Agências setoriais apresentam os pedidos de pagamento à SEFAZ

Fluxo C - Dados de transação fornecidos ao GOP através do acesso ao SIAFEM

Fluxo D - SEFAZ fornece extratos bancários para o GOP

Fluxo E - GOP envia IFRs e pedidos de desembolso ao Banco Mundial

Fluxo F - Desembolsos de recursos do Banco Mundial para a conta designada

Fluxo G - Pagamentos das atividades financiadas de contrapartida

Fluxo H - Pagamentos dos fornecedores para as atividades financiadas pelo Banco

Obs.:

1 - A Conta designada é parte da Conta Única do Tesouro do Estado que é gerenciada pela SEFAZ.

22. Antes dos pagamentos serem realizados em relação às atividades financiadas no âmbito do empréstimo, a UGP realizará a verificação das despesas incorridas por si só e as Entidades Participantes. Todas essas despesas serão documentadas através de pedidos de retirada transmitidos ao escritório do Banco Mundial, em Brasília.

23. Os desembolsos por categoria de despesas estão previstos no quadro abaixo:

Categoria	Montante do empréstimo alocado(expresso em dólares)	Percentagem de despesas a serem financiadas (incluindo impostos)
(1) Bens, trabalhos, serviços de consultores e serviços sem consultoria para: (a) Partes 1.1 e 1.2 do Projeto, e (b) Parte 1.4 do projeto	233.000.000 7.000.000	100% 80%
(2) (a) Bens, serviços de consultores e serviços sem consultoria e Treinamento para as partes 2.1 (i) até (iii) 2.2, 2.3 e 2.4 do Projeto. (b) Trabalhos, serviços de consultores e serviços sem consultoria referente a Parte 2.1 (iv) do Projeto.	44.000.000 7.250.000	80% 100%
3) (a) Bens, serviços de Consultores e serviços sem consultoria, Treinamento e Custos Operacionais para a parte 3 do Projeto.	8.000.000	100%
(4) Taxa de <i>Front-End</i>	750.000	Valor devido em conformidade com o item 2.3 do Contrato, de acordo com o item 2.07 (b) das Condições Gerais.
(5) Prêmio das taxas de juros mínimas e máximas	0	Valor devido em conformidade com o item 2.07 (c) do Contrato.
Valor Total	300.000.000	

24. O orçamento do Projeto e acordos de contabilidade são parte do sistema global de GF do Estado e, portanto, todas as transações e registros contábeis serão mantidos através do sistema contábil do Estado (SIAFEM), seguindo os procedimentos contábeis previstos na legislação vigente (Lei n ° 4.320/64). Todos os pagamentos serão feitos após o cumprimento dos requisitos existentes de compromisso (nota de empenho) e verificação (Liquidação). As operações programadas serão documentadas em um Programa de Trabalho que será registrado no SIAFEM. Uma vez constituído, todos os custos do Projeto serão registrados usando-se o Plano de Contas do Estado, que será customizado para o projeto utilizando-se um Plano Interno.

25. As contas do projeto serão mantidas em regime de caixa, e a mesma base será utilizada para a preparação dos relatórios e demonstrações financeiras.

26. Os IFRs refletirão as transações do projeto em reais (R\$) e dólares (US\$), e as despesas serão indicadas por trimestre e acumuladas para o ano e para a vida do projeto. Os IFRs serão submetidos ao Banco, em um prazo de 45 dias após o encerramento de cada trimestre.

Relatório e Monitoramento

27. A UGP elaborará as demonstrações financeiras para o projeto usando informações fornecidas pelo SIAFEM. Ao fazer isso, a UGP desenvolverá um plano de contas que refletirá adequadamente as origens e aplicações de fundos de acordo com o contrato de empréstimo.

28. Os seguintes IFRs trimestrais serão preparados para fins de gestão e submetidos ao Banco:

I. IFR 1 - Origem e aplicação dos recursos por categoria de custos, cumulativo (do início do projeto até a data, do início do ano até a data),

II IFR. 2 - Usos de Fundos pelos componentes do projeto, cumulativo (do início do projeto até a data atual, do início do ano até a data atual) e para o período, mostrando valores orçados contra os gastos efetivos (ou seja, despesas documentadas), incluindo uma análise de variância,

III IFR. 3 - Reconciliação dos desembolsos com o site de Conexão do Cliente (anexo ao último Extrato Bancário),

IV IFR 4 - Previsão de Desembolso (preparado em dólares (USD)).;

V. Contrato acima dos Limites (anexado com cópia das faturas) e

VI. Notas às Demonstrações Financeiras (somente para o fechamento do ano anterior IFR trimestral).

29. A contribuição para o fundo de contrapartida do Projeto será especificada no Documento do Projeto e no Manual Operacional do Projeto e relatados nos IFRs do projeto.

30. O formato do IFRs será aprovado após conclusão da avaliação entre o Mutuário e o Banco.

31. O MOP conterá procedimentos detalhados e diretrizes para os desembolsos, pagamentos, aprovações, autorizações e pagamentos, contabilidade e IFRs e será elaborado pela UGP.

Auditoria Externa

32. As demonstrações financeiras do projeto serão auditadas de acordo com a política de auditoria e diretrizes do Banco¹⁶. O relatório de auditoria deve ser entregue ao Banco, no prazo de seis meses após o final de cada ano civil, como indicado nas Diretrizes de Auditoria da Gestão Financeira do Banco (Junho de 2003) e no Contrato de Empréstimo. A auditoria será realizada de acordo com Termos de Referência (TR), elaborados pela UGP e julgados aceitáveis pelo Banco. Esse último providenciará a sua não objeção a esses TR no prazo de dois meses após a assinatura do empréstimo, e os TR serão anexados como um anexo do MOP. O escopo do relatório de auditoria incluirá uma revisão completa do quarto IFR (para cada ano civil), e das operações da UGP no SIAFEM. O relatório de auditoria incluirá um laudo sobre as demonstrações financeiras do Projeto e uma carta da administração sobre a estrutura de controle interno. Os auditores devem ter acesso a todos os registros de suporte e ser capaz de fazer um exame no local.

33. Os auditores do projeto serão selecionados para cumprir os critérios do Banco sobre a independência e competência. O TCE-TO é da instituição suprema de auditoria do Estado, e tem o mandato para fiscalizar todos os gastos estatais, incluindo aqueles que serão financiados no âmbito do Projeto. O TCE manifestou interesse preliminarmente na realização da auditoria, e comunicará formalmente a sua posição final no que diz respeito a ser auditor do projeto para a UGP. O Banco irá analisar a capacidade da instituição para a realização da auditoria, com conclusão esperada de 6 meses após negociações. No caso da capacidade da instituição ser considerada insuficiente e/ou o TCE não confirme seu interesse em ser auditor do Projeto, a UGP contratará auditores externos seguindo os procedimentos de aquisição de serviços do Banco.

34. Todos os registros de suporte serão mantidos na UGP, pelo menos, (i) dois anos após a Data de Fechamento, ou (ii) um ano após o Banco Mundial ter recebido as demonstrações financeiras auditadas referentes ao período no qual a última retirada da Conta de Empréstimo foi realizada.

35. O controle da gestão financeira será realizado pelo menos duas vezes por ano e incluirá, entre outros, (i) uma revisão dos IFRs; (ii) uma revisão dos relatórios dos auditores e acompanhamento das questões levantadas pelos auditores na carta da administração, conforme o caso, (iii) um acompanhamento de qualquer relatório financeiro e questões de desembolso, e (v) uma atualização da classificação da gestão financeira do Estado no Status de Implementação e Relatório de Resultados (ISR), e (iv) uma discussão com a gerência do projeto em outros assuntos correlatos.

Plano de Ação

Atividade	Responsável	Data
O orçamento será melhorado através da preparação de orçamentos de cada um dos beneficiários, identificando as fontes de recursos, os componentes do projeto e categorias de desembolso, utilizando um plano comum de contas, específico para o Projeto. O orçamento do projeto	UGP	31 de julho de 2012

¹⁶ Publicado pela FMSB em 30 de junho de 2003 e em conformidade com as Normas Internacionais de Auditoria (International Standards on Auditing - ISAs), publicadas pela Federação Internacional dos Contadores (International Federation of Accountants - IFAC)

será consolidado pela UGP. O orçamento será baseado no Plano Operacional Anual e plano de aquisições, mostrando as despesas estimadas do projeto com base trimestral.		
A conclusão do Manual Operacional do Projeto (MOP), contendo o fluxo de fundos projetado, funções de pessoal, políticas e procedimentos contábeis, base contábil, plano de contas adaptado de forma a incluir componentes do projeto, categorias de desembolso e fontes de financiamento, controles internos, segregação de funções, ativos fixos e procedimentos de gerenciamento de registros. Apresentação da Minuta do Manual para revisão do Banco	UGP	31 de julho de 2012
Personalização do Plano de contas no SIAFEM (Plano Interno - PI)	UGP	31 de julho de 2012
Conclusão da preparação do formato do IFR	UGP / Banco Mundial	31 de julho de 2012
Elaboração e aprovação dos Termos de referência para a auditoria do projeto	UGP / Banco Mundial	Depois da avaliação de capacidade do TCE TO

Aquisição

36. As aquisições para o Projeto proposto serão realizadas de acordo com as "Diretrizes: Aquisições de acordo com os Empréstimos do BIRD e Créditos da AID" do Banco Mundial datado de janeiro de 2011 e; "Diretrizes: Seleção e Contratação de Consultores pelo Tomador de Empréstimo do Banco Mundial" datado de janeiro de 2011 e as disposições estipuladas no Contrato Legal. Um Plano de Aquisições, mostrando os diferentes métodos de aquisição ou métodos de seleção de consultores, a necessidade de pré-qualificação, custos estimados, requisitos de revisão prévia e prazos, será acordado entre o Mutuário e o Banco, durante a preparação do Projeto, e será atualizado pelo menos anualmente, ou sempre que necessário, para refletir as necessidades reais do projeto de implementação e de melhoria das capacidades institucionais. Além disso, documentos modelo de licitação para Concorrência Pública Internacional, Licitação Pública Nacional e documentos de Solicitação de Propostas serão disponibilizados on-line no site do cliente.

37. A UGP e a comissão de licitação da SEPLAN (*Comissão de Licitação, CDL*) será responsável pela aquisição de bens e serviços de consultoria e outros serviços no âmbito do Projeto. A comissão de licitação da SEPLAN será responsável pela publicação dos convites para

licitações, Solicitação de Manifestação de Interesse (EOIs) e a ata de assinatura de abertura de propostas, enquanto a UGP será responsável pela preparação de toda documentação de aquisição até de adjudicação do contrato (listas curtas, edital de licitação/RFP, relatórios de avaliação, ata da negociação e qualquer outro documento exigido) e pela atualização e monitoramento do plano de aquisições. A UGP atuará como elo entre os beneficiários (SEINFRA, SEDUC, SEMADES, SEAGRO, Naturatins, Ruraltins) e irá monitorar e garantir a qualidade e cronograma de entrega dos processos de aquisição. A CDL da SEINFRA será o único responsável pela aquisição das obras civis, enquanto que a SEPLAN CDL continuará com todos os outros processos de aquisição. A SEINFRA, portanto, será encarregada de preparar todos os documentos relacionados com o trabalho de aquisição (convites para licitações, documentos de licitação, registros de abertura das propostas, relatórios de avaliação etc.) e da assinatura dos contratos de trabalho.

38. As equipes técnicas em cada beneficiário fornecerão os insumos para a elaboração do pedido de propostas e documentos de licitação, como especificações técnicas, termos de referência e orçamentos, e eles contribuirão para as EOIs, avaliações de propostas, adjudicações e fiscalização dos contratos. Espera-se que os beneficiários, portanto, forneçam suporte pontual e de qualidade para os processos de aquisição (fortalecimento institucional ou investimentos) para suas próprias atividades.

Métodos de Aquisição

39. **Licitação Pública Internacional (LPI).** Todos as obras, serviços (que não sejam de consultoria) e bens de custo estimado equivalente a US\$ 25 milhões ou mais por contrato no caso de obras ou a US\$ 3 milhões ou mais no caso de serviços (que não sejam de consultoria) ou de bens deverão ser adquiridos através de contratos adjudicados de acordo com os procedimentos de LPI. Uma SBD será utilizada para todos os contratos LPI, os quais deverão ser previamente revisados pelo Banco.

40. **Licitação Pública Nacional (LPN).** Todos as obras, serviços (que não sejam de consultoria) e bens de custo estimado inferior a US\$ 25 milhões (ou equivalente) no caso de obras ou inferior a US\$ 3 milhões (ou equivalente) no caso de serviços (que não sejam de consultoria) ou de bens deverão ser adquiridos através de contratos adjudicados de acordo com os procedimentos de LPN e documentos de licitação aceitáveis e acordados pelo Banco. Para bens e serviços que não sejam de consultoria com custo estimado inferior US\$ 3 milhões (ou equivalente) por contrato, o método de aquisição conhecido como *Pregão eletrônico* nos termos da Lei 10520/02 só será aceitável se os documentos de licitação incluírem as cláusulas de auditoria e de anticorrupção e aceitáveis para o Banco, e se o sistema de compras eletrônicas tiver sido previamente aprovado pelo Banco.

41. **Compras.** Bens e serviços que não sejam de consultoria com custo estimado inferior a US\$ 100.000 (ou equivalente) por contrato e obras com custo inferior a US\$ 300.000 (ou equivalente) poderão ser adquiridos com base em procedimentos de compras.

42. **Contratação direta.** Bens e serviços que não sejam de consultoria com custo estimado inferior a US\$ 100.000 (ou equivalente) por contrato e obras com custo inferior a US\$ 300.000

(ou equivalente) poderão ser adquiridos com base na contratação direta sob a égide das condições estabelecidas nas orientações de aquisição do Banco.

43. Seleção de Consultores. A maioria dos serviços de consultoria será adquirida de acordo com procedimentos de Seleção Baseada em Qualidade e Custo (SBQC). O Processo de Seleção Baseado na Qualidade pode ser adotado se os serviços forem complexos ou altamente especializados, como definido nas Diretrizes para Seleção e Contratação de Consultores. Dependendo da complexidade e da normalização, os serviços de consultoria que custarem menos de 300.000 dólares americanos também podem ser adquiridos com base em procedimentos de Seleção do Menor Custo (SMC), Seleção de Orçamento Fixo (SOF), e Seleção Baseada na Qualificação dos Consultores. Em casos excepcionais, a Seleção de Fonte Única pode ser apropriada, desde que devidamente justificada.

44. As listas curtas de consultores para serviços com custo estimado inferior a US\$ 500.000 (ou equivalente) por contrato pode ser composto inteiramente de consultores nacionais, em conformidade com as disposições do parágrafo 2.7 das Diretrizes para Seleção e Contratação de Consultores. Consultores individuais podem ser selecionados de acordo com os procedimentos descritos na seção 5 das Diretrizes.

Avaliação da Agência para implementação de Contratos de Aquisições.

45. Uma avaliação da capacidade da UGP e Comissões de Licitação da SEPLAN e da SEINFRA foi realizada em maio de 2011 e outubro de 2011. A avaliação revisou a estrutura organizacional e a capacidade de implementação do Projeto e as principais conclusões foram as seguintes:

- **A CdL da SEPLAN** é composta por 16 funcionários que são muito experientes em *Pregão eletrônico*. A CdL realiza em média 600 processos de compras eletrônicas por ano e atualmente está sobrecarregada com a responsabilidade de gerenciar os processos de aquisição de 30 agências governamentais. A CdL não tem realizado qualquer contrato de obras e não é considerada capaz para assumir esta responsabilidade. A capacidade da CdL foi reforçada com a nomeação de um especialista em contratos para permiti-la responder em tempo hábil às necessidades de aquisição do Projeto.
- **A UGP da SEPLAN** adquiriu experiência significativa em aquisições através do recente Projeto de Desenvolvimento Regional Sustentável do Tocantins e, portanto, encontra-se capacitada para lidar com a aquisição de bens, serviços que não sejam de consultoria e serviços de consultoria e para assumir a responsabilidade geral sobre os processos de aquisição. O pessoal de aquisições da UGP tem uma experiência em aquisição adequada para responder satisfatoriamente às necessidades de implementação deste Projeto.
- **A CdL da SEINFRA** é composta por 10 especialistas em aquisições que são muito experientes nos métodos de aquisição de acordo com a Lei 8.666 (*Concorrência, Convite e Tomada de Preços*). A CdL participou de várias grandes licitações nacionais de obras de cerca de R\$ 80 milhões cada. Consequentemente, a licitação de grandes obras públicas não parece ser um desafio para as capacidades da CdL, embora ela não esteja familiarizada com os procedimentos do Banco. Portanto, um engenheiro civil com ampla experiência em contratação de obras será

nomeado para a CdL da SEINFRA para garantir a qualidade e cronograma de execução do processo de aquisição. Esse engenheiro estará trabalhando inicialmente dentro da UGP, de forma a se beneficiar do conhecimento e experiência da UGP em lidar com os procedimentos e processos de licitação do Banco e mais tarde ele se tornará o ponto de articulação entre a SEINFRA e a UGP no que tange a licitações. O Banco terá de acompanhar de perto o desempenho e processos de aquisições da CdL do SEINFRA.

46. Em geral, a avaliação identificou os seguintes principais riscos: (i) o tamanho das obras e contratos de consultoria esperados para serem adquiridos são maiores do que aqueles adquiridos no projeto recente. A SEINFRA não tem experiência na aquisição de contratos de obras seguindo os procedimentos de aquisições do Banco e a SEPLAN não tem exposição suficiente aos contratos de serviços de consultoria de grande porte, (ii) possível inconsistência na qualidade do processo de aquisição e avaliação das propostas, devido à participação de vários beneficiários na preparação de especificações técnicas, TR e avaliação das propostas, e (iii) desafios relacionados com a manutenção de registros, qualidade e entrega dos documentos de aquisição dentro da SEINFRA especialmente devido a um maior volume de atividades de aquisição planejadas.

47. Medidas mitigadoras específicas já foram tomadas durante a preparação, incluindo (i) recrutamento na SEPLAN de um especialista em aquisições dedicado aos processos de aquisição do Banco e contratação adequada de pessoal para a CdL da SEINFRA de forma a cumprir eficazmente as atividades de aquisição no âmbito deste projeto (A SEINFRA deverá designar um especialista dedicado, com competências adequadas aos procedimentos do Banco em matéria de contratos), (ii) A Procuradoria do Estado deverá nomear uma equipe que cuidará dos processos de aquisição do projeto, e (iii) treinamento para equipes do setor técnico dos diferentes beneficiários e para as CdLs de forma a garantir a consistência e a qualidade das especificações técnicas e TORs. Além disso, durante a implementação do Projeto, (i) o recrutamento de pessoal adequado da UGP será verificado pelo Banco (ii) treinamento para o pessoal da SEPLAN e da CdL da SEINFRA, funcionários dos beneficiários do projeto e pessoal do Gabinete da Procuradoria do Estado continuará a ser oferecido de forma regular pelo Banco, (iii) a equipe do Banco, a priori, pretende revisar sistematicamente a maioria dos processos de aquisição, (iv) a UGP irá desempenhar um papel de liderança na coordenação das atividades de aquisição e garantirá a consistência e qualidade dos documentos de aquisição, e (v) os tamanhos dos contratos foram ampliados para aumentar a economia e eficiência e facilitar a implementação do Projeto.

48. O risco global do Projeto para aquisição é **MODERADO** devido a (i) necessidade de nomear um engenheiro civil experiente com exposição a grandes contratos de aquisição de obras civis na CdL da SEINFRA, (ii) as preocupações sobre a falta de familiaridade de alguns beneficiários para preparar as condições adequadas dos termos de referência, especificações técnicas, estimativas de custos, (iii) a falta de familiaridade da CdL da SEINFRA com os procedimentos de aquisição do Banco, deverá ser mitigada através de medidas acima referidas.

Publicação de processos de licitação

49. Editais de licitação para obras e bens sob a égide dos procedimentos de LPI e pedidos de manifestação de interesse para contratos de consultoria custando US\$ 500.000 ou mais serão

anunciados no UNDB online, nos Jornais Oficiais do Estado do Tocantins, bem como em jornais adequados de circulação nacional ou portal eletrônico com livre acesso.

Revisões do Banco

50. Os limites propostos a partir dos quais deve-se realizar uma revisão prévia pelo Banco são de US\$ 3.000.000 para bens e serviços que não sejam de consultoria, US\$ 25 milhões para obras e US\$ 200 mil para serviços de consultoria. Todas os seguintes casos deverão ser previamente revisados pelo Banco, independentemente do valor envolvido: LPIs, seleção de consultores de fonte única, contratação direta de bens, serviços que não sejam de consultoria e obras. O Banco pretende realizar uma revisão prévia de todos os contratos e processos de consultoria, mais especificamente durante o primeiro ano do projeto. No mínimo, para os anos seguintes, o Banco deverá realizar uma revisão prévia dos primeiros dois processos de LPN para bens, obras e serviços que não sejam de consultoria a cada ano. Além disso, o Banco deverá rever no mínimo um em cada 20 contratos.

51. Além da supervisão de revisão prévia a ser efetuada a partir dos escritórios do Banco, pelo menos uma missão anual de pós-revisão de aquisição será realizada durante a implementação do Projeto.

Exigências de Relatório

52. Como parte do relatório do Projeto, a SEPLAN/SEINFRA através da UGP irá apresentar a cada semestre, durante o período de implementação do Projeto, um relatório de progresso que incluirá quadros de acompanhamento de contratos de aquisição. Essas tabelas deverão incluir os prazos esperados e reais dos vários passos relacionados com a aquisição de cada contrato incluído no Projeto.

Plano de Aquisições

53. A UGP da SEPLAN consolidará as necessidades de aquisição de todas as agências de implementação em um plano de aquisições do projeto. Este plano de aquisições para os primeiros 18 meses de implementação do projeto servirá de base para os métodos de aquisição e será acordado entre as agências e a Equipe do Projeto durante as negociações. Esse plano estará disponível no banco de dados do Projeto e no web site externo do Banco. O Plano de Aquisições será atualizado pelo menos anualmente ou conforme necessário para refletir as necessidades reais de implementação do projeto e de melhoria das capacidades institucionais.

Os detalhes dos Contratos de Aquisição que envolvem Concorrência Internacional

Bens, Obras e Serviços que não sejam de Consultoria

54. Lista de pacotes de contratos a serem adquiridos dentro dos primeiros 18 meses de execução do Projeto:

Ref. No.	Contrato (Descrição)	Custo Estimado (em milhões de US\$)	Método de Aquisição	Pré- qualificação (Sim/não)	Preferência Nacional (Sim/não)	Revisão do Banco (Pré/Pós)	Data Esperada de Abertura das propostas	Comentários
Obras civis								
1	Contratos da CREMA. Regiões: R1 (234 km) e R7 (188 km)	35	LPI	Não	Não	Prévio	02/2012	
2	Contratos da CREMA. Região: R2/R3 (373 km), R4 (299 km), R5 (293 km), R6 (256 km)	99	LPI	Não	Não	Prévio	02/2013	
Equipamentos de TI								
4	Veículos de apoio à SEINFRA	3	LPI	Não	N/A	Prévio	01/2013	
Serviços que não sejam de consultoria								

Serviços de Consultoria

55. Lista de serviços de consultoria com uma lista curta de empresas internacionais a serem contratadas dentro dos primeiros 18 meses de execução do projeto:

Ref. No.	Descrição da Tarefa	Custo estimado (em milhões de US\$)	Método de Seleção	Revisão do Banco (Pré/Pós)	Data Esperada de Abertura das propostas
1	Supervisão Ambiental de R1 e R7	0,720	SBQC	Prévio	06/2012
2	Supervisão Técnica de R1 e R7	1,4	SBQC	Prévio	06/2012
3	Pesquisas & Projetos R2/R3, R4, R5 e R6	2,1	SBQC	Prévio	06/2012
4	Supervisão Ambiental R2/R3, R4, R5 e R6	1,5	SBQC	Prévio	06/2013
5	Supervisão Técnica R2/R3, R4, R5 e R6	3,5	SBQC	Prévio	06/2012
6	Desenhos técnicos & Supervisão Centro-Oeste	2,2	SBQC	Prévio	06/2012
7	Desenhos técnicos & Supervisão Noroeste	2,2	SBQC	Prévio	02/2013
8	Supervisão Ambiental do Centro-Oeste	1,1	SBQC	Prévio	06/2012
9	Supervisão Ambiental do Noroeste	1,0	SBQC	Prévio	10/2013
10	Atividades de treinamento e coaching para o grupo técnico encarregado de liderar a	0,6	SBQC	Prévio	12/2012

	estratégia de gestão baseada em resultados e a gestão da mudança				
--	--	--	--	--	--

Contratação antecipada e financiamento retroativo

56. Financiamento retroativo estará disponível para este projeto. Não obstante as disposições da Parte A da Seção IV do Contrato de Empréstimo, exceto para retiradas até um montante global não superior ao equivalente a 60 milhões de dólares americanos podem ser feitas para os pagamentos realizados antes dessa data, mas em ou após 10 de fevereiro de 2012 (mas em nenhum caso mais de um ano antes da data do presente Contrato) para Despesas Elegíveis.

Ambiental e Social (incluindo salvaguardas)

57. *Social.* Os Objetivos do Projeto Proposto de Desenvolvimento deverá fornecer benefícios sociais substanciais para as populações rurais do Tocantins. Projetos dessa natureza têm mostrado ser uma prioridade para as populações rurais, como demonstrado pelo sucesso dos investimentos para melhoria das estradas municipais no âmbito da operação anterior. Os investimentos propostos em estradas, melhoria de prestação de serviços públicos, cadeias de suprimentos produtivos, gestão ambiental e educação também estão bem alinhados com uma série de desafios mais urgentes do Estado, ou seja, aumento do conhecimento e inovação para a competitividade econômica, redução de pobreza e das disparidades regionais e aumento da sustentabilidade ambiental. Como resultado, os impactos sociais do projeto proposto deverão ser positivos.

58. No entanto, várias das atividades propostas e mecanismos de implementação são socialmente complexos e operarão em contextos sociais sensíveis. Por exemplo, o apoio à melhoria das estradas a nível municipal e das comunidades indígenas vai exigir consultas públicas consideráveis para chegar a decisões sobre os investimentos prioritários. O crescente desenvolvimento econômico está colocando mais pressão sobre os recursos naturais e criando novos desafios para os residentes do estado.

59. À luz dessas oportunidades e riscos reconhecidos, uma Avaliação de Impacto Ambiental Integrada e Social (AIAS) foi realizada e um Quadro de Gestão Ambiental e Social (ESMF) foi preparado. A AIAS e o ESMF fornecem tanto uma avaliação completa de oportunidades sociais e ambientais do Projeto quanto os desafios e medidas de mitigação detalhadas a serem desenvolvidas no caso em que quaisquer riscos particulares não possam ser evitados. A AIAS incluiu a triagem dos sete corredores de acesso dos trechos pavimentados de estradas do Estado (total de 1.660¹⁷ km) identificados para a restauração através do subcomponente 1.2 durante o primeiro ano de implementação do projeto. Como todas as obras civis propostas em conformidade com o subcomponente 1.2 ocorrerão dentro da pista existente ou da faixa de

¹⁷ O ESIA avaliou aproximadamente 1660 km de estradas potenciais e através do Projeto espera implementar 1500 km levando em consideração as contingências financeiras e físicas.

domínio da estrada, que irão continuar, sem qualquer necessidade de adquirir terras ou substituir quaisquer ativos físicos. Além disso, nenhum desses trechos específicos identificados para restauração estão localizados em áreas ocupadas ou reivindicadas por povos indígenas.

60. Enquanto o Projeto não deverá exigir qualquer aquisição significativa de terras nem impor restrições de acesso às áreas protegidas, são possíveis impactos localizados, nomeadamente sob a égide do subcomponente de pavimentação de estradas estaduais não pavimentadas. Os únicos locais conhecidos são para obras de restauração que não requerem qualquer reassentamento ou aquisição de terras. Como a localização exata e as especificações de projeto para o restante das obras civis previstas e recomendações políticas são desconhecidos na fase de avaliação, um Quadro da Política de Reassentamento (RPF) foi preparado de acordo com a política OP 4.12 do Banco. Embora seja improvável que qualquer uma das atividades a serem implementadas através do componente 2 resultará em restrições de acesso aos recursos naturais em parques ou áreas protegidas, o RPF inclui um Quadro de Processo (PF) que estabelece orientações políticas e procedimentos para mitigar os seus impactos, de acordo com a necessidade.

61. Como várias das atividades de projeto propostas contempladas no Componente 2 são de âmbito estadual, elas poderiam potencialmente afetar qualquer um dos cerca de 13.000 povos indígenas presentes no Estado. Além disso, espera-se que os povos indígenas sejam diretamente beneficiados pelo subcomponente das estradas municipais sob a égide do componente. Como resultado, a política de Povos Indígenas foi acionada. Para o subcomponente municipal, o plano é tratar as cinco terras indígenas localizadas na região oeste do Estado, independentemente dos municípios com os quais elas se sobrepõem. A Fundação Nacional do Índio (FUNAI) está ajudando com as consultas junto aos povos indígenas, de forma que os povos indígenas selecionarão as suas prioridades em termos de obras para a implementação de estradas. Um piloto inicial será testado em uma das cinco terras indígenas para aperfeiçoar a metodologia para posterior adaptação para os outros territórios em caso de sucesso. Como a localização exata das obras municipais e os potenciais benefícios diretos e indiretos do Projeto para essas populações permanecem desconhecidos na fase de avaliação, um Quadro de Planejamento dos Povos Indígenas (QPPI) foi preparado de acordo com a OP 4.10.

62. Desde a primeira fase de avaliação, a localização exata de várias das atividades piloto propostas para financiamento de projetos sob Componente 2 ainda não foram identificadas. Outras atividades (por exemplo, as atividades do setor de educação) serão implementados em uma área razoavelmente circunscrita ao longo da estrada Belém-Brasília por causa das altas taxas de evasão escolar e outros males sociais, incluindo a disseminação do HIV/AIDS. Cláusulas específicas nos contratos das empreiteiras proporcionará conscientização sobre o HIV/AIDS e tal exigência está incluída no Manual Operacional. A Avaliação de Impacto Ambiental e Social rastreou todas as áreas de projeto com conhecida presença de Povos Indígenas e confirmou que nenhum dos projetos piloto identificados até o momento afetará direta ou indiretamente os povos indígenas, seja positiva ou negativamente. Em caso de alteração de avaliação durante a implementação do projeto, a QPPI será aplicada e Planos de Povos Indígenas em locais específicos serão implementados. O processo participativo que envolve reflexões da população local quanto ao desenvolvimento local aberto a todos os municípios do oeste, incluindo povos indígenas, sob a égide do subcomponente de estradas municipais, pode constituir uma oportunidade para identificar as prioridades específicas de desenvolvimento local. Caso tais prioridades de desenvolvimento resultem em determinada atividade financiada no âmbito do

Projeto de Populações Indígenas, a QPPI será aplicada. A QPPI ajudará as agências executoras a determinar se os povos indígenas estão presentes em qualquer das áreas do projeto e, se assim for, garantirá que as comunidades interessadas apoiarão as atividades propostas, bem como quaisquer medidas adicionais necessárias para maximizar os seus benefícios culturalmente apropriados e/ou evitar potenciais impactos adversos.

63. O Projeto se beneficiou de amplas consultas com representantes de instituições locais e da sociedade civil, realizadas em todo o Estado durante a preparação, tanto do conceito (3 consultas em regiões do Estado do Tocantins ao longo de 2010) e estágios de preparação (cinco consultas em regiões do Estado do Tocantins tanto sobre o TdR como sobre os resultados do AISA) e representantes especificamente incluídos dos Povos Indígenas, moradores locais e autoridades municipais, produtores do setor privado, prestadores de serviços públicos, ONGs etc. A AISA relata que as principais preocupações dos participantes incluíram questões sobre o valor global dos investimentos, o escopo geográfico e técnico das operações a serem apoiadas, a fórmula para alocações municipais, o processo de priorização de obras municipais, o calendário de implementação, etc. Estes comentários e sugestões foram registrados em relatórios de consulta detalhando as respostas fornecidas e comprovando a aprovação geral dada aos objetivos, componentes e instrumentos de salvaguarda do Projeto.

64. O Mutuário também preparou um Manual de Consulta Pública que descreve o processo de consulta necessário para priorizar investimentos em estradas municipais, e abrange os objetivos, metodologia e recursos necessários. Todas as obras sob o componente de melhoria das estradas municipais serão priorizadas e decididas com base na participação, após a conclusão de um primeiro conjunto de processos participativos para definir a agenda de desenvolvimento municipal com o objetivo de promover uma maior transparência, responsabilidade e engajamento público em assuntos municipais. Posteriormente, os participantes vão decidir sobre uma lista de estradas a serem melhoradas, classificadas por ordem de prioridade, em conjunto com a estratégia de desenvolvimento discutida anteriormente. A Fundação Nacional do Índio (FUNAI) ajudará com consultas junto aos povos indígenas, de tal forma que essas comunidades possam escolher as suas próprias prioridades de implementação de obras rodoviárias. Embora o subcomponente de pavimentação deva ser relativamente pequeno, uma consulta pública será realizada antes do início de cada subprojeto de pavimentação junto às comunidades beneficiárias, cidades vizinhas e usuários das estradas.

65. O Mutuário também desenvolveu uma nota técnica para a gestão dos Direitos de Passagem das Estradas Estaduais. Esta nota fornece orientação sobre como a Secretaria da Infraestrutura do Estado do Tocantins (SEINFRA) vai monitorar ocupações e outros usos não autorizados de áreas laterais das estradas. As principais recomendações incluem a necessidade de sensibilizar os ocupantes para os perigos potenciais devido à proximidade da estrada, e coordenar estas campanhas de sensibilização com as autoridades municipais e outros órgãos governamentais necessários para projetar e implementar soluções sustentáveis com os ocupantes dos Direitos de Passagem. Estas tarefas serão facilitadas através das atividades incluídas no Plano de Comunicação Social do Projeto.

66. Embora os órgãos executores do Projeto tenham experiência com as políticas de salvaguardas do Banco Mundial e instrumentos da operação anterior financiada pelo Banco, muitos deles não

necessitam de qualquer aquisição de terras, nem operam em áreas indígenas. Por estas razões, o Projeto tem procurado reforçar as medidas e sistemas já existentes, tais como: Requisitos de Análise Ambiental e Social, contratos independentes de supervisão ambiental e social, consultas públicas e processos de participação na tomada de decisão, e avaliações de impacto social discriminada por gênero, entre outros. A capacitação para gestão de salvaguardas também tem sido uma parte fundamental da preparação do projeto. Por exemplo, a equipe de projeto do Banco Mundial e representantes da UGP participaram em uma série de workshops sobre o reassentamento involuntário e as questões dos povos indígenas durante as missões de preparação em outubro e dezembro de 2011.

67. A UGP será responsável por garantir que todas as salvaguardas do Banco desencadeadas pelo Projeto sejam respeitadas e que todas as obras em execução apliquem ESMF, RPF e QPPI. A UGP vai também prestar apoio aos órgãos beneficiários na elaboração de avaliações sociais específicas, consultas públicas e elaboração de reassentamento/planos dos povos indígenas, sempre que possam ser necessárias. Para fazer isso, a UGP contratou um especialista social qualificado para apoiar a implementação do projeto. A equipe do Banco também continuará a trabalhar estreitamente com os seus homólogos do Estado para garantir a adesão adequada a todas as normas sociais e ambientais tanto do Brasil quanto do Banco.

68. Finalmente, para lidar com quaisquer eventuais pedidos de informações ou reclamações sobre as atividades do projeto, o Estado do Tocantins já tem um sistema bem desenvolvido para lidar com queixas através da intervenção de um terceiro independente, através da Procuradoria Geral do Estado. Além disso, uma Ouvidoria ligada à UGP será criada. A SEPLAN vai preparar um Manual de Ouvidoria definindo as normas e cronogramas do documento para lidar com comunicações públicas. A Ouvidoria receberá e selecionará as sugestões e as preocupações manifestadas pelo público às autoridades responsáveis. A Ouvidoria receberá as comunicações através de uma "linha direta" telefônica, comunicada através de sinais afixados em todos os locais de trabalho. Comentários e perguntas também serão recebidos por e-mail e através do site do Mutuário¹⁸. O Ombudsman garantirá que respostas adequadas e rápidas sejam fornecidas ao público. Estes dados serão posteriormente analisados nos Relatórios de Progresso, de modo a identificar as principais questões ou problemas a serem abordados durante a implementação do projeto. Esses dados serão analisados nos Relatórios de Acompanhamento Trimestrais, e também poderão ser utilizados pela Procuradoria Geral do Estado no tratamento de conflitos a nível estadual, onde quer que essas medidas sejam consideradas necessárias.

69. Gênero: um impacto positivo é esperado para atividades específicas, conforme detalhado na descrição do Projeto. Impactos sobre gênero serão avaliados por meio de pesquisas, como mencionado na seção de Monitoramento e Avaliação do PAD.

70. *Meio Ambiente*. O projeto não implica em qualquer grande escala potencial, significativa e/ou impactos negativos irreversíveis. Tem relevância estadual tratando de eficácia aumentada do transporte rodoviário e aumento da eficiência dos serviços públicos específicos como apoio da agenda de desenvolvimento integrado e territorialmente equilibrado do Estado do Tocantins. Como principal benefício, espera-se que o Projeto possa contribuir para o aumento da produção econômica por meio de um *aumento da viabilidade*, especialmente na agricultura, onde mais

¹⁸ Endereço do site SEPLAN/SEPLAN - PDRIS: <http://www.seplan.to.gov.br>

terras seriam utilizadas para a produção, embora em extensão relativamente limitada, como resultado de uma maior acessibilidade e *maior produtividade*, graças a menores custos de produção. Impactos diretos potenciais limitados ao uso da terra podem ser experimentados, mas a maioria dos investimentos propostos será realizada em estradas que passam por áreas agrícolas já existentes e consolidadas no estado. Além disso, enquanto o Estado já tenha uma estrutura política saudável de proteção do solo e capacidade de acompanhamento, a gestão ambiental de obras rodoviárias no âmbito do Projeto será supervisionada por empresas de consultoria independentes, seguindo as melhores práticas herdadas de outros projetos de transportes no Brasil.

71. Enquanto a maioria dos impactos diretos sobre o meio ambiente do Projeto deverão ser limitadas no tempo e localizadas perto dos locais das intervenções, o impacto cumulativo com a pressão potencial sobre o meio ambiente poderá resultar em um crescimento econômico regional esperado como consequência do Projeto. Não obstante, o projeto vai abranger uma construção de subcomponente de fortalecimento institucional ambiental com base nos êxitos da operação anterior (ver Quadro 2 abaixo)¹⁹ devendo gerar sustentabilidade no crescimento econômico do Estado, em áreas tais como: proteção da biodiversidade, gestão do uso sustentável da terra, fortalecimento de monitoramento ambiental, gestão sustentável dos recursos hídricos.

Quadro 3 - Projeto de Desenvolvimento Regional Sustentável do Tocantins (P060573) Realizações e Sucessos Ambientais & Sociais

O Projeto apoiou práticas inovadoras de ponta na gestão ambiental e social.

Na frente ambiental, o projeto apoiou a criação da política ambiental do Estado e o quadro regulamentar de proteção da biodiversidade, gestão territorial, fiscalização e licenciamento ambiental e gestão dos recursos hídricos e iniciou a implementação em termos operacionais, de algumas dessas políticas. Isso se traduziu em um número impressionante de estudos e atividades de fortalecimento institucional e permitiu o desenvolvimento inicial de práticas de última geração, tais como: corredores ecológicos, estratégias de manejo integrado de água, sobretudo em áreas do semiárido, um número de planos-piloto das bacias hidrográficas e orientações para comitês de bacias, estudos sobre a cobertura vegetal e fauna e flora, estudos para 16 novas áreas de proteção ambiental etc. As atividades ambientais do projeto foram igualmente apoiadas pela recente iniciativa do Cerrado Sustentável GEF (P091827/TF096766).

Na frente social, o Projeto anterior promoveu capacitação das populações rurais pobres através de mecanismos originais de participação tanto para incentivar a deliberação das pessoas sobre as agendas de desenvolvimento municipal quanto para realizar ações iniciais através da execução de obras nos acessos da estrada municipal de acordo com as prioridades determinadas pelas populações. Essas obras têm inegavelmente melhorado as oportunidades de emprego, acesso às escolas e serviços (incluindo os serviços sociais) para algumas das pessoas mais pobres do Tocantins. O projeto também deu suporte a atividades-piloto específicas para apoiar a inclusão, por exemplo, promovendo apoio a determinadas populações frágeis e remotas, como *quilombolas*, promovendo o desenvolvimento de novas atividades como o ecoturismo em municípios remotos com potencial etc.

Finalmente, uma avaliação de impacto foi realizada no Projeto para melhor avaliar os resultados do projeto para os principais beneficiários diretos e indiretos e, enquanto a avaliação ainda estava em andamento no momento da preparação da proposta do Projeto atual, os resultados iniciais mostraram um feedback positivo das populações-alvo, bem como um resultado global positivo de atividades do projeto. O projeto proposto tem a intenção de capitalizar essas experiências bem sucedidas.

¹⁹ Por exemplo, a demarcação de áreas protegidas provou ser uma ferramenta efetiva na redução do desmatamento.

72. Em relação ao Componente 1, as intervenções propostas nas redes rodoviárias municipais contribuirão para melhorar o acesso às escolas e unidades de saúde em várias regiões do Estado. Todas as intervenções propostas serão realizadas sobre as atuais estradas municipais e estaduais, sem abertura prevista de novas estradas. Há uma série de benefícios notáveis esperados para realização de obras em estradas já existentes, com ações diretas que visam melhorar a segurança rodoviária, eliminar pontos perigosos e críticos e melhorar as condições de tráfego. O maior potencial de efeitos adversos a nível social e ambiental (ex: degradação dos recursos naturais, incluindo água, lesões por colisões com veículos etc.) é esperado com a pavimentação de cerca de 50 km de estradas não pavimentadas do Estado. Impactos potenciais sobre o uso da terra pode ser experimentado, mas deve-se notar que as estradas foram selecionadas como uma malha, levando em conta áreas prioritárias de conservação, como uma das premissas adotadas a partir da operação anterior (Quintero, 2007 - " Integração da Conservação em Projetos de Infraestrutura" O Banco Mundial).

73. Embora algumas das atividades propostas devam operar em contextos ambientais e sociais sensíveis, os mecanismos de participação vislumbrados no processo de decisão de investimentos a nível municipal podem contribuir para melhor abordar a gestão das questões sociais e ambientais. Alguns estudos elaborados pelo Estado do Tocantins, também com suporte do Banco Mundial no âmbito do projeto anterior, indicam que a melhoria da circulação rodoviária não deverá alterar significativamente os espaços de conversão da vegetação nativa do estado. Os investimentos propostos acontecerão em trechos que atravessam áreas agrícolas existentes, que já foram consolidadas no Estado e, portanto, espera-se que aumentem a produtividade e ocupação de terras que já estão em uso. Paralelamente, outros estudos foram realizados pelo Estado do Tocantins, como o ZEE - Zoneamento Ecológico-Econômico e pela implementação de Planos de Manejo para Áreas de Proteção Ambiental. A demarcação de áreas protegidas tem provado ser uma ferramenta eficaz na redução do desmatamento. Alguns estudos também têm demonstrado que o desmatamento foi reduzido significativamente dentro de Unidades de Conservação (UCs) em comparação áreas que se encontram fora dessas unidades, reforçando o efeito claro que as áreas protegidas evitam o desmatamento. Ainda assim, planos de gestão ambiental existentes (ou em preparação) para unidades de conservações no Tocantins indicam a necessidade de fortalecimento das instituições do Estado, especialmente a NATURANTINS, para promover ações contínuas e mais eficientes.

74. De acordo com a OP 4.01 de Avaliação Ambiental, política obrigatória de salvaguarda, o Mutuário lidou com as questões de política de salvaguarda através da realização de uma Avaliação de Impacto Ambiental e Social (ESIA) a partir do qual Quadro de Gestão Ambiental e Social foi preparado e que gerou um Plano de Gestão Ambiental (PGA) para delinear o conjunto de diretrizes, procedimentos e critérios a serem utilizados para as atividades de triagem e garantir que tais atividades não irão causar qualquer potencial de grande escala, significativo e/ou irreversível com impactos negativos ambientais e sociais.

75. A fim de efetivamente minimizar ou mitigar esses impactos potenciais, a ESIA desenvolveu procedimentos de triagem, Planos de Ação obrigatórios e medidas de fortalecimento institucional. A ESIA identificou para cada componente e subcomponente proposto, um tipo de intervenção esperado, com uma descrição de problemas técnicos (concepção, projeto, dimensão e

necessidades), bem como, para cada um, uma análise ambiental. Quatro diferentes tipos de intervenções foram identificados, três para Componente 1: (i) eliminação de pontos críticos em rodovias não pavimentadas, nos níveis local e estadual, (ii) Obras de Reabilitação (CREMA), (iii) pavimentação de rodovias estaduais não pavimentadas; e um para o Componente 2, (iv) promoção do desenvolvimento local e regional.

76. Os impactos negativos mais esperados deverão aparecer a partir da fase de construção ao abrigo do Componente 1, que inclui obras de intervenções na sua maioria dentro dos direitos de passagem das estradas existentes, sem abertura de novas estradas. Os impactos destas intervenções deverão ser limitados, transitórios e de curta duração. Neste sentido, os riscos sociais e ambientais associados a este projeto são limitados devido à natureza das intervenções propostas, que deverão ocorrer, na sua maioria, no âmbito dos direitos das faixas de domínio da estrada e em sites associados a projetos de estradas. O EMP especifica diretrizes e procedimentos a serem seguidos pelos empreiteiros das obras, abrangendo aspectos como a localização dos acampamentos de construção, limpeza da vegetação, ruído, controle de tráfego, sinalização de segurança, disposição dos resíduos sólidos de construção a serem incorporados nos documentos de licitação para obras civis, entre outros. A conformidade com as práticas descritas no Manual Operacional do Projeto será uma obrigação contratual dos contratantes.

77. Para melhor tratar das questões que surgem a partir da ESIA, o Mutuário elaborou um conjunto de Manuais Obrigatórios de Implementação a serem aplicados para todos os quatro tipos de intervenções: Manual Ambiental de Obras (Anexo 5 do ESIA); Plano de Comunicação Social (Anexo 6 da ESIA), Plano de Educação Ambiental e Responsabilidade Social (Anexo 7 da ESIA), e também um Plano de Acompanhamento e Supervisão (Anexo 9 do ESIA). O relatório ESIA compreende três partes principais: (i) Parte A: Avaliação Ambiental e Social, (ii) Parte B: Plano de Gestão Ambiental, e, (iii) Parte C: Programa de Fortalecimento Institucional para suportar as demandas provenientes do projeto. Finalmente, o Mutuário incorporou na ESIA o Quadro de Gerenciamento de Direito de Passagem (Anexo 8 da ESIA). Este quadro irá resultar em programas específicos que visam melhorar a gestão do uso do direito de passagem das estradas do estado. A ESIA (versão final) foi apresentada ao Banco (14 de dezembro de 2011), e foi divulgada no Infoshop e no website do Mutuário (www.seplan.to.gov.br) (17 de janeiro de 2012).

78. Em especial, o Manual Ambiental de Obras proposto inclui recomendações já contidas no Manual Operacional de Gestão Ambiental adotado pela SEINFRA com medidas de controle ambiental que visam obras e fiscalização de obras. Além das cláusulas relativas à conduta e normas que promovam a segurança do usuário constantes dos contratos, os contratos de maior valor também deverão exigir que o contratante contrate seguro aos seus empregados. Vale ressaltar que a Educação Ambiental e Responsabilidade Social da ESIA propôs a inclusão de um conjunto de treinamentos e apresentações sobre o tema da saúde e segurança dos trabalhadores.

79. Como o conjunto de intervenções para obras de restauração já era conhecido na avaliação, o Mutuário realizou um teste ambiental e social e Planos de Gestão Ambiental para cada subprojeto definido (56 trechos de estrada, com 1.660 km), confirmando que apenas alguns subprojetos (TO 010, TO 222, TO 404 e TO 407) estarão em áreas ambientalmente sensíveis: (i) TO-010 (um trecho de estrada), uma estrada estadual existente localizada na zona de segurança

do Parque Estadual do Lajeado (R1 - primeira fase do programa) (ii) TO-222 (2 trechos), uma rodovia estadual existente que passa através da área de proteção ambiental denominada "Monumento das Árvores Fossilizadas" (R2 - segunda fase do programa), e (iii) TO-407 e TO-404 (um trecho de estrada cada) (R3 - Programa de segunda fase) - uma estrada já existente que passa através de uma área de conservação. Para esses subprojetos, o Estado do Tocantins utilizou os nossos Planos de Gestão de Áreas Protegidas, e seguiu as disposições do Código Florestal Brasileiro, bem como a implementação obrigatória do Manual Ambiental de Obras, conforme mencionado na ESMF (Conclusões e Recomendações após a análise ambiental e social dos subprojetos propostos pela componente 1.2 - Obras de Reabilitação). Além disso, as atividades do Subcomponente 2.3 devem promover ações para melhorar a estrutura e executar a política de conservação da biodiversidade do Estado do Tocantins, especialmente para promover a aplicação efetiva destes Planos de Gestão de Áreas Protegidas (Plano de Manejo da Área de Proteção Integral).

80. Além disso, o processo de análise identificou um número de processos graves de erosão, atingindo os direitos de passagem, e como resultado os Manuais da Recuperação de Áreas Degradadas (Plano de Recuperação de Áreas Degradadas), como parte da EMP, foram preparados pelo Mutuário (Anexo 14 da ESIA) e foram divulgados antes da avaliação. Propostas de atividades de assistência técnica no Subcomponente 2.3 – Melhoria da Gestão Ambiental implica em benefícios em relação aos habitats naturais (ver abaixo), com foco na estruturação e execução de uma política de conservação da biodiversidade, e estruturação e execução de gestão de recursos hídricos. As outras intervenções (eliminação de pontos críticos, pavimentação, infraestrutura e possível construção ou instalação pública), desconhecidas durante a fase de preparação, serão sujeitas a avaliação preliminar de impacto ambiental (AIA) ao abrigo da legislação nacional para novas obras.

81. A salvaguarda política de Habitats Naturais (OP 4.04) foi acionada e a ESIA aborda os requisitos de salvaguarda, verifica todos os subprojetos, resultando em qualquer conversão ou degradação significativa de habitats naturais críticos, e inclui disposições para regenerar e reflorestar áreas degradadas, conforme necessário, bem como Planos de Gestão para Áreas Protegidas. A OP 4.11 é acionada desde que as obras e atividades planejadas possam afetar os Recursos Físicos Culturais (RFC). Nesta fase, não é, no entanto, possível determinar a presença de RFC na área do projeto de influência.

82. A OP 4.11 é acionada desde que as obras e atividades planejadas possam afetar os Recursos Físicos Culturais (RFC). Nesta fase, não é possível determinar a presença de RFC na área do projeto de influência. Para o conjunto de intervenções já identificadas no Subcomponente 1.2 - Obras de Reabilitação, a análise ambiental de todos os 56 trechos mostra que existem 2 (dois) trechos de estradas localizados em áreas de proteção integral: (i) TO-280 (2 trechos, R5), uma estrada estadual existente junto à cidade histórica de Natividade e, (ii) TO-222 (2 trechos, R2), uma rodovia estadual existente que passa através da área protegida denominada "Monumento das Árvores Fossilizadas", ambas as estradas incluídas na Segunda Fase do Programa (R2 -). Para esses subprojetos específicos, qualquer tipo de ação envolvendo escavações, movimentos de terra, inundações ou outras grandes mudanças ambientais é proibida. Para esses subprojetos específicos, o Estado do Tocantins já realizou o Plano de Gestão de Áreas Protegidas (Plano de Manejo da Área de Proteção Integral do Monumento das Árvores Fossilizadas), que inclui a

implementação do Manual Ambiental de Obras, como mencionado na ESMF (Conclusões e Recomendações após análise ambiental e social dos subprojetos propostos pelo Componente 1.2 - Obras de Reabilitação) e orientações do Instituto Nacional de Patrimônio Histórico e Artístico (IPHAN.).

83. Não se espera que a implementação do Projeto cause qualquer impacto negativo conhecido como RFC. Os subprojetos propostos com impactos diretos e negativos esperados em sites arqueológicos, paleontológicos, históricos ou com outro interesse cultural que sejam já conhecidos não serão elegíveis a financiamento sob a égide do projeto do Banco. O EMP incluiu um critério de avaliação para evitar qualquer área conhecida com RFC e para tratar de quaisquer “achados casuais” que possam aparecer durante a implementação. Os procedimentos de “achados casuais” fazem parte do Manual Ambiental de Obras , especialmente em regiões com sites de RFC já mapeados pelo IPHAN Regional. O Mutuário pode envolver o IPHAN e a Secretaria da Cultura com a sua experiência comprovada de implementar procedimentos de “achados casuais”. O Brasil tem uma estrutura legal e normativa bem desenvolvida que é fiscalizada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). O Tocantins também conta com uma Agência Estadual o IPHAN Regional (Superintendência do IPHAN em Tocantins) e com a Secretaria da Cultura, que tem a função de identificar, restaurar e proteger os RFCs no estado.

84. O Controle de Pragas OP 4.09 foi desencadeado em relação ao investimento proposto ao abrigo do Componente 1, principalmente para limpeza já que a vegetação sob a manutenção de estradas poderia usar esporadicamente pesticidas/produtos químicos (teoricamente, tal caso não deve ocorrer, como é expressamente proibido para obras e serviços financiados pelo Projeto no Manual Operacional), e em relação ao Componente 2.2, onde o projeto poderia estimular e apoiar a assistência técnica, incluindo atividades que exijam a utilização específica de pesticidas. Um Quadro de Gerenciamento de Pragas foi preparado pelo Mutuário de forma satisfatória. Quanto ao Componente 2.2, onde subprojetos específicos ainda não foram identificados, nenhum investimento ocorrerá sem uma avaliação prévia detalhada das ações e atividades, bem como medidas de atenuação de acordo com o quadro. Manual. A proibição de uso de produtos químicos para a limpeza de vegetação sob o Componente 1 foi incorporada no Manual de Operação.

85. Outras políticas de salvaguardas, a OP 4.36 de Florestas e a OP 4.37 de Segurança de Barragens também foram desencadeadas de forma cautelar, focando principalmente no Subcomponente 2.2, conforme necessário, já que atividades de desenvolvimento local específicas, desconhecidas na preparação, podem implicar no uso da floresta de uma forma produtiva e/ou na utilização de recursos hídricos a partir de barragens existentes. Finalmente, para atenuar os riscos do projeto ambiental, uma lista negativa, registrada no ESIA, foi acordada com o Mutuário, com tipos de atividades de projetos que não serão suportados pelo empréstimo, conforme descrito nas ISDS.

Monitoramento e Avaliação

86. A responsabilidade técnica para a elaboração, supervisão, acompanhamento e avaliação dos resultados do projeto e os resultados serão compartilhados entre os diferentes organismos beneficiários, em suas respectivas áreas de responsabilidade, sob a supervisão da UGP. Os diversos coordenadores do projeto em cada uma das secretarias será responsável por informar a

UGP, trimestralmente, informações, entre outros, sobre o planejamento das aquisições, certificação de contas, progresso das atividades em curso e resultados dos indicadores de respostas intermediárias.

87. A responsabilidade pelo acompanhamento dos indicadores de resultado do projeto será organizada da seguinte forma: (i) SEINFRA irá monitorar os valores dos indicadores: quilometragem percorrida pelos veículos em estradas estaduais pavimentadas em boas condições (onde a boa condição é verificada com o Índice de Rugosidade Internacional (IRI) $\leq 3,5$), e porcentagem da população do Estado com acesso a estradas em todas as estações do ano, e (ii) A SEPLAN vai monitorar os valores do indicador: Entrega melhorada de serviços públicos. Além disso, o Mutuário realizará um estudo de avaliação, que será separado por gênero, para determinar se as intervenções propostas ao abrigo do Subcomponente 2.2 geram um impacto significativo e positivo para os produtores rurais participantes com respeito ao seguinte:

- a. *acesso ao mercado* de produtores participantes (medido pelo valor de venda);
- b. *produção e produtividade* (medida pela produção total e produção por hectare);
- c. *qualidade de vida e satisfação* dos produtores rurais (medido através do acesso a bens duráveis, abastecimento de água e valor da terra) e
- d. *adoção de tecnologia* pelos produtores (medida pela aquisição do capital produtivo, valor agregado, assimilação de NRM inovador, etc.)

88. Os seguintes mecanismos de controle foram estabelecidos para o indicador de resultado intermediário a ser fornecido à UGP: Para o Componente 1, a SEINFRA deverá monitorar o número de pontos de estrangulamento eliminados nas estradas municipais e km de rodovias estaduais pavimentadas restauradas. Para o Componente 1, subcomponente 1: a SEINFRA irá monitorar os consórcios municipais no setor rodoviário e a SEPLAN irá monitorar a adoção da gestão por resultados. Para o Componente 2, subcomponente 2: a SEAGRO acompanhará número de agricultores participantes do mercado e o aumento da produtividade nas áreas selecionadas. Para o Componente 2, subcomponente 3: a Naturatins irá monitorar a redução no tempo necessário para concessão de licenças ambientais, enquanto que a SEMADES vai monitorar as reduções do desmatamento ilegal e projetos-piloto de gestão de água. Para o Componente 2, subcomponente 4:, a SEDUC vai monitorar o número de planos municipais de educação, o percentual de professores formados no sistema estadual, e a redução da taxa de evasão nas escolas-piloto.

89. Custos adicionais limitados são esperados como resultado do Projeto M&E, já que a maioria dos indicadores resultam ou de processos de supervisão usuais (por exemplo, para obras), ou estão imediatamente disponíveis (por exemplo, execução de um sistema de M&E, número de treinamentos), ou são resultado de assistência técnica especial do projeto (por exemplo, M&E no Naturatins, para monitorar a eficiência dos processos de licenciamento).

90. Finalmente, o Mutuário prevê a extensão das atividades de acompanhamento e avaliação realizadas no projeto anterior, que foi baseado em uma ampla pesquisa domiciliar de beneficiários das obras municipais realizadas pela SEPLAN, para enriquecer a avaliação de impactos percebidos a longo prazo nas iniciativas de desenvolvimento regional e investimentos em estradas municipais realizadas pelo Estado.

Anexo 4: Quadro de Avaliação de Risco Operacional (QARO)
BRAZIL: Desenvolvimento Regional Sustentável Integrado do Tocantins

1. Riscos das Partes Interessadas no Projeto	Classificação: Moderado	
Descrição: O compromisso do Tomador de Empréstimo com o objetivo do Projeto pode mudar devido ao fato de que o empréstimo se estende por mais de um mandato governamental	Gestão de Risco: A concepção do projeto está alinhada com a estratégia consensual de desenvolvimento do Estado que tem sido consistente desde a criação do Estado, conforme ilustrado nos PPAs.	
	Resp.: Banco	Estágio: preparação Data de Entrega: 1/2/2012 Status: finalizada
	Gestão de Risco: Foi organizado um diálogo inicial com o Cliente e isso irá continuar durante a implantação do Projeto	
	Resp.: Banco e Cliente	Estágio: preparação e implantação Data de Entrega: 30/9/2018 Status: em andamento
	Gestão de Risco: No momento que novas eleições forem convocadas, espera-se que a maioria do empréstimo esteja comprometida.	
Descrição: Os municípios beneficiários poderão não se comprometer com a operação em suas jurisdições	Resp.: Banco e Cliente	Estágio: Implantação Data de Entrega: 01/2/2015 Status: não vencido ainda
	Gestão de Risco: Os municípios (beneficiários) confirmaram o interesse pela operação durante reuniões preliminares com o Governador. Entretanto, as práticas de manutenção melhoradas sustentáveis nas estradas municipais continuam sendo um desafio.	
	Resp.: Cliente - Municípios	Estágio: Preparação e implementação Data de Entrega: 30/9/2018 Status: Em andamento
Descrição: Baseado nos mecanismos de participação usados no Projeto para selecionar as rodovias sob um subcomponente no componente 1, e baseado na operação anterior, há o risco de que algumas expectativas das populações que serão consultadas não sejam atendidas. Tais obras não serão executadas devido a restrições técnicas ou financeiras que fogem ao controle do Projeto.	Gestão de Risco: acordos entre o Estado e os municípios assinados antes da execução das obras	
	Resp.: Cliente(SEPLAN) e municípios	Estágio: implantação Data de Entrega: 30/9/2018 (execução dos trabalhos) Status: Em andamento
	Resp.: cliente - mutuário (SEPLAN/UGP)	Estágio: preparação Data de Entrega: 01/02/2012 Status: finalizada

	Gestão de Risco: A AI foi aconselhada a gerenciar as expectativas das populações durante a consulta para mitigar este risco.				
	Resp.: cliente-mutuário (SEPLAN e SEINFRA, encarregados da consulta)	Estágio: preparação e implantação	Data de Entrega: 27/02/2015	Status: em andamento	
Descrição: No passado, ocasionalmente, houve desacordos entre povos indígenas e governos e instituições nacionais e subnacionais em relação a investimentos ou atividades propostas em particular a serem localizadas em terras indígenas. Se não forem tomadas medidas específicas para garantir processos de consulta culturalmente apropriados, a capacidade do Projeto para implantar os investimentos propostos em territórios indígenas pode ser comprometida.	Gestão de Risco: No Brasil, a Fundação Nacional do Índio (FUNAI) é a instituição designada para assuntos relacionados a indígenas. Consultas específicas para o projeto proposto foram realizadas junto à FUNAI, e continuarão sendo realizadas incluindo, durante o rastreamento, a identificação de povos indígenas nas áreas do projeto e, se relevante, disparar a preparação dos Planos de Pessoas Indígenas para assegurar que consultas apropriadas confirmem o amplo apoio da comunidade. Essas medidas serão implantadas conjuntamente com a FUNAI. Adicionalmente, espera-se que o tratamento das terras indígenas como entidades separadas dos municípios vizinhos do componente 1 ao mesmo tempo em que se aplicam as mesmas regras de assentamento e priorização para os municípios, possa ajudar a reduzir os desacordos potenciais porque isso irá fomentar benefícios mais igualitários para todos os cidadãos do Estado. O processo de consulta pode também constituir uma oportunidade para ajudar a identificar outras prioridades de desenvolvimento local em comunidades indígenas que podem ser tratadas por meio de atividades de projeto complementar ou outros programas estaduais ou federais.				
	Resp.: cliente - (SEPLAN/UGP) em associação com a FUNAI e o Ministério Público	Estágio: preparação e implementação	Data de Entrega: 30/9/2018	Status: em andamento	
	Gestão de Risco: O tratamento das terras indígenas como entidades separadas dos municípios vizinhos do componente 1 também ajudará a reduzir conflitos uma vez que isso ajudará a garantir benefícios mais igualitários e apropriados para todos os cidadãos do Estado.				
	Resp.: cliente-SEPLAN	Estágio: implementação	Data de Entrega: 30/09/2018	Status: em andamento	
2. Riscos da Agência de Implantação (incluindo fiduciário)					
2.1 Capacidade		Classificação: Moderado			
Descrição: A capacidade da nova Agência de Implantação na execução de um grande número de atividades do Projeto pode resultar em situações onde o Projeto não seja executado em total conformidade com as políticas do Banco e poderá causar atrasos. Mesmo que a probabilidade de ocorrência seja pequena, o impacto pode ser grande.		Gestão de Risco: Melhorar a AI existente com pessoal competente de operações anteriores para alavancar o conhecimento dos processos do Banco			
		Resp.: cliente	Estágio: preparação	Data de Entrega: 1/2/2012	Status: finalizada
		Gestão de Risco: Estrutura da AI para focar em tarefas especializadas (aquisições, gestão financeira (GF), técnicas)			
		Resp.: Cliente	Estágio: preparação e implantação	Data de Entrega: 30/09/2018	Status: em andamento
		Gestão de Risco: treinamento e contratação de consultores para dar suporte para a AI em assuntos relevantes			

	Resp.: Cliente	Estágio: preparação e implantação	Data de Entrega: 30/09/2018	Status: em andamento
	Gestão de Risco: Adoção de um sistema de controle interno forte e abrangente.			
	Resp.: Cliente	Estágio: preparação e implantação	Data de Entrega: 31/12/2012	Status: em andamento
	Gestão de Risco: Garantir a personalização e monitoramento estrito do sistema PFM MIS (SIAFEM)			
	Resp.: Cliente	Estágio: preparação e implantação	Data de Entrega: 30/9/2012	Status: em andamento
	Gestão de Risco: Fornecer treinamento fiduciário em GF e aquisições para os especialistas do pessoal das entidades de Estado comuns.			
	Resp.: Cliente e Banco	Estágio: preparação e implantação	Data de Entrega: 30/09/2018	Status: em andamento
Descrição: falta de familiaridade com os processos do Banco em algumas das secretarias dos beneficiários do Projeto que não participaram das operações do Banco, e com o novo pessoal na nova administração do governo.	Gestão de Risco: Implantação centralizada na AI existente pelo pessoal, dos quais alguns são familiarizados com os processos do Banco e apóiam e coordenam as atividades do projeto com as secretarias, sendo orientados pelo Manual de Operações			
	Resp.: Cliente	Estágio: preparação e implantação	Data de Entrega: imediata	Status: finalizada
	Gestão de Risco: identificar e treinar interlocutores nos beneficiários a serem responsáveis pela execução da Assistência Técnica			
	Resp.: Cliente	Estágio: preparação e implantação	Data de Entrega: 26/7/2012	Status: finalizada
	Gestão de Risco: contratar consultores para apoiar as beneficiárias em assuntos e treinamentos relevantes pelo pessoal do Banco em aquisições e GF			
	Resp.: Cliente	Estágio: preparação e implantação	Data de Entrega: 30/09/2018	Status: em andamento
2.2 Governança		Classificação: Moderado		
Descrição: A complexidade da operação exige um champion forte. A implantação pode ser afetada com a falta de tomada de decisão (eleições durante o período do Projeto)	Gestão de Risco: Governador ativo e comprometido que tem forte controle do Projeto e está completamente comprometido com a parceria com o Banco			
	Resp.: Cliente	Estágio: preparação e implantação	Data de Entrega: 01/01/2015	Status: em andamento
	Gestão de Risco: A AI tem a responsabilidade de tomada de decisão garantida por decreto			
	Resp.: Cliente	Estágio: preparação e implementação	Data de Entrega: 30/09/2018	Status: em andamento
3 Riscos do Projeto				
3.1 Concepção		Classificação: Substancial		
Descrição: O tamanho e a complexidade do Projeto pode afetar a capacidade do Cliente em atingir o resultado do Projeto. Isso pode exercer uma pressão sobre os recursos do Banco em termos de supervisão.	Gestão de Risco: agrupar os contratos de obras para aumentar a eficiência			
	Resp.: Cliente	Estágio: preparação e implantação	Data de Entrega: 30/09/2014	Status: em andamento
	Gestão de Risco: O Banco concentra o financiamento em 2 componentes mais importantes que			

	irão permitir desembolsos			
	Resp.: Banco	Estágio: Implantação	Data de Entrega: 30/09/2018	Status: em andamento
	Gestão de Risco: Será adotada uma abordagem flexível no fortalecimento institucional para estimular a alocação de recursos por meio de revisões regulares.			
	Resp.: Banco	Estágio: Implantação	Data de Entrega: 30/09/2018	Status: em andamento
Descrição: Os contratos CREMA são uma nova modalidade para o Estado do Tocantins o que poderá causar atrasos no Projeto.	Gestão de Risco: Adaptar as especificações do CREMA para o Estado do Tocantins e ter os esboços dos projetos de engenharia do CREMA pronto nas negociações.			
	Resp.: Cliente	Estágio: preparação	Data de Entrega: 30/09/2012	Status: em andamento
	Gestão de Risco: O Cliente requisitou a modalidade CREMA mostrando comprometimento			
	Resp.: Cliente	Estágio: preparação	Data de Entrega: 1/2/2012	Status: finalizada
3.2 Social e Ambiental	Classificação: Moderado			
Descrição: no contexto de um projeto complexo com atividades e investimentos espalhados, podem existir situações onde o Tomador de Empréstimo não implante completamente as atividades do Projeto em particular em conformidade com as políticas de salvaguardas definidas.	Gestão de Risco: As obras viárias acontecerão, em sua maioria, em locais associados às faixas de domínio existentes e a responsabilidade para execução de todos os trabalhos recai sobre o Estado do Tocantins. Além disso, em atividades do subcomponente 2.2, o Cliente irá seguir as políticas do Banco que foram disparadas em forma de precaução.			
	Resp.: Cliente	Estágio: Implantação	Data de Entrega: 30/9/2018	Status: em andamento
	Gestão de Risco: a responsabilidade social/ambiental permanece com a entidade de implantação na SEPLAN que tem um bom conhecimento de salvaguardas e um pessoal qualificado. A avaliação social/ambiental foi contratada junto a consultores e as medidas de mitigação exigidas serão monitoradas durante a supervisão.			
	Resp.: Cliente	Estágio: preparação e implantação	Data de Entrega: 30/9/2018	Status: em andamento
	Gestão de Risco: Missões de supervisão do Banco incluindo visitas de campo			
	Resp.: Banco	Estágio: Implantação	Data de Entrega: 30/9/2018	Status: em andamento
3.3 Programa e Doador	Classificação: N/A			
Descrição: N/A	Gestão de Risco:			
	Resp:	Estágio:	Data de Entrega:	Status:
3.4 Monitoramento da Entrega e Sustentabilidade	Classificação: Substancial			
Descrição: Atrasos no pagamento dos fundos da contraparte para as empreiteiras pode comprometer a implantação do projeto.	Gestão de Risco: O Banco financia 100% dos 2 subcomponentes mais importantes que substancialmente atingem o Objetivo de Desenvolvimento do Projeto (ODP)			
	Resp.: Banco	Estágio: Implantação	Data de Entrega: 30/9/2018	Status: em progresso

	Gestão de Risco: Champion em ação			
	Resp.: Cliente	Estágio: preparação e implantação	Data de Entrega: 26/7/2012	Status: finalizada
Descrição: Ineficiências na gestão de transporte podem impactar a sustentabilidade do Projeto	Gestão de Risco: Financiamento do Banco sujeito ao estabelecimento de consórcios intermunicipais para fortalecer a capacidade de implantação de manutenção.			
	Resp.: Cliente	Estágio: Implantação	Data de Entrega: 30/9/2018	Status: em andamento
	Gestão de Risco: O CREMA, se aplicado apropriadamente, é uma boa prática para sustentabilidade.			
	Resp.: Cliente	Estágio: Implantação	Data de Entrega: 30/9/2018	Status: em andamento
	Gestão de Risco: Assistência Técnica concebida para contribuir com a melhoria da eficiência na gestão de entrega de serviço, incluindo transporte			
	Resp.: Cliente	Estágio: Implantação	Data de Entrega: 30/9/2018	Status: em andamento
Descrição: A capacidade dos municípios e dos beneficiários locais pode permanecer baixa e pode limitar a sustentabilidade dos componentes de desenvolvimento local do Projeto	Gestão de Risco: As atividades de Assistência Técnica estão concebidas para impactos de longo prazo			
	Resp.: Cliente	Estágio: Implantação	Data de Entrega: 30/9/2018	Status: em andamento
	Gestão de Risco: Se tiverem sucesso, os consórcios intermunicipais podem ser expandidos para incluir outros setores			
	Resp.: Cliente	Estágio: Implantação	Data de Entrega: 30/09/2018	Status: em andamento
3.5 Outros	Classificação: Moderada			
Descrição: Baseado nos mecanismos de participação usados no Projeto para selecionar as rodovias sob um subcomponente no componente 1, e baseado na operação anterior, há o risco de que algumas expectativas das populações que serão consultadas não sejam atendidas. Tais obras não serão executadas devido a restrições técnicas ou financeiras que fogem ao controle do Projeto. Estas expectativas não atendidas podem também, algumas vezes, ser disparadas por más-interpretações específicas sobre o objetivo e atividades do Projeto, incluindo no caso dos Indígenas, uma situação mais complexa quando existem diferenças culturais e os canais de comunicações são inadequados ou insuficientes.	Gestão de Risco: A AI foi aconselhada a gerenciar as expectativas das populações durante a consulta para mitigar este risco. Adicionalmente, um ombudsman foi estabelecido. A FUNAI irá apoiar a implantação do processo consultivo ajudando a melhorar a qualidade do diálogo e de acordo com a OP 4.10, processos de consulta culturalmente apropriados para territórios indígenas devem ser executados para evitar estes tipos de más-interpretações.			
	Resp.: cliente	Estágio: Implantação	Data de Entrega: 30/9/2018	Status: em andamento

Anexo 5: Plano de Suporte da Implantação

BRAZIL: Desenvolvimento Regional Sustentável Integrado do Tocantins

Estratégia e Abordagem para Suporte de Implantação

1. A estratégia de suporte de implantação foi desenvolvida baseada na concepção do Projeto e em seu perfil de risco, bem como em medidas específicas exigidas durante a implantação. A estratégia descreve o suporte de implantação das medidas de mitigação de risco identificadas no QARO (Anexo 4). A Estratégia permanece sendo uma ferramenta flexível que pode ser aditada durante a supervisão do Projeto em resposta as alterações de necessidades do Cliente.

2. Este é o terceiro empréstimo para o Estado no setor de transporte no âmbito de uma parceria contínua entre o Estado e o Banco. Baseado nesta experiência excepcional e nos sucessos anteriores, o Projeto também foi desenvolvido para mitigar algumas das falhas observadas durante as operações anteriores, ao mesmo em que tenta direcionar a maioria dos desafios-chave identificados nesta operação mais abrangente e complexa. A estratégia de Suporte de Implantação notavelmente busca se valer do conhecimento existente e apoiar maiores fortalecimentos ao longo do Projeto.

- a. **Implantação Geral:** A centralização da implantação do Projeto em uma agência apoiada por uma unidade dedicada com pessoal e competências adequados se revelou crucial para a implantação apropriada das operações anteriores. Para a operação proposta, que abrange um grande número de atividades e beneficiários, o Governo e a equipe acordaram durante a fase de preparação sobre a estrutura de implantação do Projeto baseado em uma unidade dedicada (UGP - Unidade de Gerenciamento do Projeto) sob a agência de implantação (a SEPLAN), que possui um quadro de pessoal com um número suficiente de profissionais em áreas-chave (técnica, aquisições, salvaguardas, gestão financeira), com experiência apropriada em operações do Banco (parte da equipe da UGP esteve envolvida em operações anteriores). Também foi definido que cada instituição beneficiária principal deveria identificar um coordenador das atividades do Projeto para atuar como interlocutor principal com o Banco (em questões técnicas) por meio da UGP (em questões fiduciárias).
- b. O pessoal da UGP, bem como alguns membros das beneficiárias e da Procuradoria Geral do Estado, foi treinado em aquisições e gestão financeira durante a preparação e serão fornecidos outros treinamentos para que este pessoal possa comparecer durante a implantação, tanto por meio de treinamentos práticos durante as visitas de supervisões semestrais do Banco, quanto por meio da participação em treinamentos específicos em aquisição, gestão financeira e salvaguardas esporadicamente organizados pelo Banco no Brasil. Além disso, está previsto um suporte administrativo para a UGP de um consultor complementar (mais que um substituto para maximizar a transferência de conhecimento para o Estado) nos primeiros anos de implantação do Projeto, alinhado com a prática realizada na operação recentemente finalizada. Da mesma forma, será fornecido suporte técnico para os Beneficiários por meio da contratação de consultores especializados para as atividades previstas no Projeto, seguindo os termos de referência que, espera-se que sejam amplamente discutidos com o Banco.

- c. Finalmente, mesmo que o objetivo e escopo da nova operação estejam claramente definidos, será buscada uma flexibilidade na implantação do Projeto para que este se adapte às eventuais necessidades de crescimento durante a implantação com a distribuição final de alocações entre as Beneficiárias seguindo uma abordagem competitiva ou para cobrir contingências, conforme necessário.
- d. **Técnico:** Embora o Cliente tenha conseguido gerenciar com sucesso obras tradicionais (sob o Projeto P006555) e também uma abordagem original para obras em estradas municipais (sob o Projeto P060573), o Projeto proposto também irá abranger novas modalidades contratuais com a implantação de contratos baseados em resultados e desempenho para restauração e manutenção das Rodovias Estaduais (CREMA). Baseado tanto na experiência anterior, principalmente o P060573 para o subcomponente de estradas municipais, e na experiência geral do Banco no suporte à abordagem CREMA na gestão de malhas rodoviárias em outros Estados e mesmo no nível Federal, foi fechado um manual detalhado de processos para obras incluindo especificações de projeto, obras, supervisão técnica e ambiental. Mesmo que o manual acordado seja tecnicamente sólido, ele ainda irá receber outras melhorias durante a implantação do Projeto conforme a necessidade, para se adaptar a eventuais situações em particular não previstas na preparação.
- e. O pacote de contratos CREMA segue as melhores práticas, com contratos abrangendo corredores e suas principais vias de acesso, também cobrindo uma extensão maior que os contratos tradicionais de restauração e manutenção. Da mesma forma, o pacote do subcomponente de melhoria das estradas municipais foi concebido com contratos maiores, para melhorar a competitividade e reduzir a carga de supervisões pesadas que foi vivenciada na operação anterior, baseadas em contratos individuais por municípios (67 contratos). Além disso, embora o componente da operação anterior que tinha o objetivo de melhorar a acessibilidade das populações rurais a estradas municipais tenha sido bem sucedido, a assunção de responsabilidades dos municípios na questão da gestão da malha viária municipal não ocorreu com o sucesso esperado. A operação proposta buscará melhor fortalecer esta assunção de poderes ao estabelecer acordos de resultados entre o Estado e os municípios atendidos antes do início das obras.
- f. Espera-se que um conjunto de atividades sob os componentes de fortalecimento institucional dê suporte a vários beneficiários na melhoria da eficiência geral da entrega do serviço público, bem como introduzir e divulgar melhores práticas, nos diferentes campos de atividades cobertos pelo Projeto. Muitas destas atividades devem ter o objetivo de melhorar a capacidade de Monitoramento e Avaliação do Estado.
- g. Durante a implantação, a equipe do Banco trabalhará próxima à agência de implantação para assegurar que (a) o manual de processos para as obras seja cumprido, (b) os supervisores técnicos e ambientais/sociais forneçam a supervisão e feedbacks apropriados para o Cliente e que as medidas de mitigação sejam realizadas, (c) o suporte externo de especialistas seja fornecido para fortalecimento institucional quando surja a necessidade.
- h. **Salvaguardas ambientais e sociais:** O Tocantins possui um rico contexto ambiental e social, e as questões de gestão ambiental e social adequada são fundamentais para o sucesso da implantação. O Projeto será realizado com base no rico diálogo institucional e técnico iniciado durante a operação anterior para melhor divulgar a gestão social e ambiental no Estado e para ser mais bem articulado com a Iniciativa de Cerrado Sustentável em andamento

(P091827/TF096766). No lado social, ele se beneficiará da experiência acumulada nas operações anteriores, principalmente dos mecanismos de participação concebidos na operação anterior para fortalecer a participação ativa das populações rurais. Articulado em duas fases, tais mecanismos abrangerão: processos de participação para definir a estratégia de desenvolvimento municipal; depois o processo de participação para definir as prioridades de investimento em estradas municipais. Além disso, baseado na experiência de sucesso anterior em operações de transporte no Brasil, a gestão ambiental e social das obras do Projeto serão supervisionadas de perto por meio de consultores ambientais independentes. Uma avaliação ambiental e social foi contratada junto a um consultor independente durante a preparação, cujas recomendações para implantação estão destacadas no Anexo 3 e serão levadas em consideração.

- i. Durante a implantação, a equipe do Banco irá (a) supervisionar a implantação dos Quadros Ambiental e Social acordados conforme disparados pelo Projeto, (b) tratar as preocupações do Cliente ou de outras partes interessadas em relação a políticas de salvaguardas, e (c) empregar ou fazer com que sejam empregados consultores ambientais e sociais para melhor apoiar a Agência de Implantação, conforme surjam as necessidades. Também serão ministrados treinamentos regulares para as principais contrapartes sobre as políticas de salvaguardas do Banco.
- j. **Aquisições:** Baseado na experiência anterior, considera-se que a agência de implantação, a qual irá preparar, avaliar e enviar os documentos-chave de aquisições em nome de todas as beneficiárias, possui a competência adequada em termos dos processos de aquisições do Banco. Maiores apoios serão fornecidos pela equipe do Banco para revisar tais documentos para assegurar que os processos sejam executados em conformidade com os procedimentos acordados e que os formatos do Banco estejam sejam usados. Adicionalmente, como é a prática em outros Projetos de transporte no Brasil, está previsto que todos os processos de aquisições serão revisados previamente. Devido aos desafios que isso implica para supervisão, a equipe propõe que as medidas a seguir sejam adotadas:
- k. O suporte incluiu treinamento em aquisições durante os empréstimos anteriores bem como na fase de preparação do Projeto e continuará fornecendo treinamento para a Agência de Implantação e para o pessoal dentro das instituições beneficiárias, bem como para o pessoal relevante das instituições de controle do Estado tais como a Procuradoria Geral do Estado, o *Tribunal das Contas do Estado* - TCE e a auditoria interna do Estado.
- l. Um especialista de aquisições foi delegado para a SEPLAN CdL e outro foi contratado para a SEINFRA CdL (ver Anexo 3).
- m. Aumento do tamanho dos contratos de obras (em comparação com os contratos do Projeto anterior) para simplificar as revisões de aquisições.
- n. **Gestão Financeira:** A agência de implantação possui experiência adequada em relação às exigências de gestão financeira do Banco a partir dos empréstimos anteriores, e ainda a equipe do Banco forneceu e irá fornecer outros treinamentos de gestão financeira para a Agência de Implantação. A supervisão irá revisar o sistema de gestão financeira do Projeto, incluindo, por exemplo, contabilidade, relatórios e controles internos.

Plano de Suporte da Implantação

3. Considerando a complexidade geral do Projeto, o nível de suporte técnico necessário para a implantação é considerado alto na questão técnica, médio na questão fiduciária e moderado nas questões ambientais e sociais. A equipe do Banco irá realizar missões de supervisão semestrais, revisões internas e visitas de campo para fazer o acompanhamento da implantação do Projeto, com apoio de especialistas em gestão financeira, aquisições e em temas sociais e ambientais, bem como de especialistas em transporte, reforma administrativa, desenvolvimento local, meio ambiente e educação para apoiar os componentes de Fortalecimento Institucional. As informações detalhadas da equipe do Banco estão destacadas abaixo.

- a. **Técnicas.** Especialistas em transporte, reforma administrativa, desenvolvimento local, meio ambiente e educação na equipe do Banco irão (a) se envolver e orientar, baseados nas melhores práticas nacionais e internacionais, no diálogo técnico e institucional com os respectivos beneficiários, (b) prestar assessoria na concepção das atividades previstas em seus respectivos subcomponentes, incluindo a preparação dos termos de referência, orçamento e processos de aquisição de estudos específicos para apoiar a assistência técnica, (c) participar na supervisão do projeto e das visitas de campo para avançar o diálogo com o Cliente e revisão do andamento, e (d) se envolver com o Cliente para permitir a transferência de conhecimento e orientação.
- b. **Exigências e informações fiduciárias.** Uma avaliação de gestão financeira e aquisições durante a avaliação do Projeto analisou a capacidade técnica da Agência de Implantação em termos de sistemas de gestão financeira e processos de aquisição, respectivamente (ver Anexo 3) e concluiu que tal capacidade foi avaliada como Adequada em Gestão Financeira e Satisfatória em Aquisições. Especialistas em Gestão Financeira e Aquisições irão realizar revisões anuais do Cliente, incluindo revisão de relatórios de exigências conforme estabelecido pelo Acordo de Empréstimo, verificar a conformidade com os procedimentos de aquisições e GF, identificando as potenciais brechas em capacidade incluindo formação de pessoal, e avaliação do nível de adequação da documentação, contratos e sistemas de armazenamento de registros. Será fornecido treinamento por especialistas em GF e aquisições do Banco antes do início do Projeto e durante a implantação do projeto. Será disponibilizado suporte contínuo pelo Banco quando identificado ou solicitado pelo cliente.
- c. **Salvaguardas ambientais e sociais.** A avaliação ambiental e social do Projeto foi contratada junto a um Consultor baseado nos termos de referências acordados com especialistas ambientais e sociais do Banco. Durante a avaliação do Projeto, os especialistas sociais e ambientais do Banco revisaram todas as exigências de salvaguardas com os consultores externos que executam a Avaliação Ambiental e Social do Projeto e revisaram os resultados finais, os quais foram considerados adequados (ver Anexo 3). Os especialistas ambientais e sociais na equipe de trabalho irão monitorar e avaliar a efetividade da implantação dos Quadros Ambiental e Social acordados (e outros documentos, conforme necessário). Será disponibilizado suporte contínuo pelo Banco quando identificado ou solicitado pelo cliente.

O foco principal do suporte de implantação está resumido na tabela abaixo.

Tempo	Foco	Habilidades Necessárias	Recurso Estimado
Primeiros doze meses (sp/ano)	Suporte e treinamento da implantação de aquisições		Especialista em aquisições 6 SP
	Suporte e treinamento da implantação de gestão financeira		Especialista em gestão financeira 3 SP
	Suporte e conformidade de implantação de salvaguardas		Especialista Ambiental 5 SP, Especialista Social 5 SP
	Educação e aprendizagem		Especialista em Educação 5 SP
	Administração e gestão de resultados		Especialista em Administração 5 SP
	Desenvolvimento Local e centro de produção		Especialista em Desenvolvimento Local 5 SP
	Programação e monitoramento ambiental		Especialista Ambiental 5 SP
	Gestão de projeto, suporte de implantação, supervisão		Líder de Equipe de Trabalho/Co-Líder de Equipe de Trabalho 12 SP Consultores de Período Estendido 24 SP
12-72 meses (sp/ano)	Revisão de processo de aquisição, suporte de implantação		Especialista em aquisições 4 SP
	Revisão de campo em GF e revisão de auditoria		Especialista em gestão financeira 2 SP
	Revisão de salvaguarda, conformidade, desenvolvimento e revisão de estudos de assistência técnica ambiental/social		Especialista Ambiental 5 SP, Especialista Social 5 SP
	Desenvolvimento e revisão de estudos de assistência		Especialista em Educação 4 SP

	técnica educacional		
	Desenvolvimento e revisão de atividades de fortalecimento institucional em meio ambiente		Especialista Ambiental 4 SP
	Desenvolvimento e revisão de estudos de assistência técnica em desenvolvimento local e centro de produção		Especialista de Desenvolvimento Local 4 SP
	Gestão de projeto, suporte de implantação, supervisão		Líder de Equipe de Trabalho 10 SP Consultores de Período Estendido 20 SP

Obs.: SP – Semana de Pessoal

II. Conjunto de Habilidades Exigidas

Habilidades Necessárias	Número de Semanas de Pessoal	Número de Viagens	Comentários
Especialista em aquisição	3 SP no primeiro ano, depois 2 SP por ano	Missão semestral	Baseado em escritório no país
Especialista em GF	3 SP no primeiro ano, depois 2 SP por ano	Missão semestral	Baseado em escritório no país
Especialistas Ambientais	10 SP no primeiro ano, depois 6 SP por ano	Missão anual	Baseado em escritório no país
Especialista Social	5 SP no primeiro ano, depois 3 SP por ano	Missão anual	
Especialista em Educação	2 SP por ano	Missão anual	
Especialista em Administração	2 SP por ano	Missão anual	Baseado em escritório no país
Especialista em	2 SP por ano		

Desenvolvimento Local			
Líder de Equipe de Trabalho	12 SP no primeiro ano, depois 10 SP por ano	Missão semestral, visita de campo conforme exigido	
Consultores em Período Estendido	24 SP no primeiro ano, depois 20 SP por ano	Missão semestral, visita de campo conforme exigido	

Anexo 6: Composição da Equipe
BRAZIL: Desenvolvimento Regional Sustentável Integrado do Tocantins

Pessoal e consultores do Banco Mundial que trabalharam no projeto:

Nome	Cargo	Unidade
Eric Lancelot	Engenheiro de Transporte Sênior, Líder de Equipe de Trabalho	LCSTR
Gregoire Gauthier	Engenheiro de Transporte Sênior	LCSTR
Clarisse Torrens Borges Dall Acqua	Especialista Ambiental (Consultor de Período Estendido)	LCSEN
Jason Paiement	Especialista Social	LCSSO
David Evans	Economista Sênior (Educação)	LCSHE
Evelyn Levy	Consultor (Setor Público e Governança)	LCSPR
Maria de Fátima Amazonas	Especialista de Desenvolvimento Rural Sênior	LCSAR
João Vicente	Especialista de Gestão Financeira	LCSFM
Miguel-Santiago da Silva Oliveira	Diretor Financeiro	CTRLN
Etel Patricia Bereslawski Aberboj	Especialista em Aquisições Sênior	LCSTP
Catarina Portelo	Assessor Sênior	LEGLA
Marta Elena Molares-Halberg	Assessor Líder	LEGES
Isabela Manelici	Profissional Júnior Associado	TWITR
Sivan Susan Tamir	Consultor de Período Estendido	LCSTR
Hanayo Taguchi	Assistente de Projeto	LCSTR
Satoshi Ogita	Consultor de Período Estendido	LCSTR
Bernadete Lange	Especialista Ambiental	LCDSEN

Anexo 7: Análise Econômica

BRAZIL: Desenvolvimento Regional Sustentável Integrado do Tocantins

Resumo da Metodologia e Resultados:

1. Este anexo resume as análises de custo-benefício do componente viário rural do Projeto (Componente 1), para os subcomponentes: (i) Melhoria de estradas municipais por meio da eliminação de pontos críticos, (ii) Restauração e manutenção de rodovias estaduais pavimentadas com contratos baseados em desempenho, e (iii) melhoria de estradas estaduais não pavimentadas por meio da eliminação de pontos críticos.

2. No caso do subcomponente de melhoria de estradas municipais, devido à especificidade das intervenções, com foco em uma malha viária caracterizada por níveis muito baixos de tráfego (geralmente menos que 50 veículos por dia) e na ausência de vias alternativas, uma abordagem de excedente do produtor foi usada para calcular os benefícios do Projeto. O benefício-chave que se espera acumular desses investimentos é um aumento na produção econômica total (principalmente agrícola) devido tanto ao aumento da viabilidade quanto da produtividade das áreas atendidas pelas rodovias. Uma análise foi realizada por município onde um aumento "típico", resultante dos investimentos do subcomponente²⁰, do volume e valor de produção líquido dos custos de produção foi rastreado por meio da: (i) avaliação da zona de influência das rodovias melhoradas em 3km de cada lado da rodovia; (ii) derivação das características médias das fazendas e dos principais tipos de produção dentro da área de influência da rodovia a partir de dados no nível de cada município, considerando semelhança de características; (iii) cálculo do excedente do Produtor em cada tipo de produto baseado nas séries históricas e experiências anteriores. Em 20 anos, o valor presente líquido (VPL) com uma taxa de desconto de 12% e taxa interna de retorno (TIR) relacionada dos investimentos neste subcomponente estão respectivamente estimadas em US\$48 milhões (R\$88 milhões) e 22,4%.

3. No caso do subcomponente de restauração e manutenção viária do Estado, foi realizada uma análise da Abordagem de Excedente do Consumidor convencional usando o Modelo de Desenvolvimento e Gerenciamento Rodoviário (HDM-4). Este modelo mede os benefícios acumulados principalmente pelos usuários existentes em termos de redução dos custos operacionais do veículo e dos custos de tempo para passageiros e fretes. Para o subcomponente de restauração de rodovias estaduais pavimentadas, as obras de restauração e manutenção periódica nos trechos do Projeto foram analisadas a partir da avaliação da cadeia de benefícios aos usuários das rodovias e das economias nos custos de manutenção líquidos (em comparação com um caso "sem projeto") dos custos das obras viárias propostas. Em 20 anos, o valor presente líquido (VPL) com uma taxa de desconto de 12% e a taxa interna de retorno (TIR) relacionada dos investimentos neste

²⁰ Para uma melhoria viária padrão; O cálculo foi depois expandido para todo o Oeste do Tocantins

subcomponente estão respectivamente estimados em US\$176 milhões (R\$321 milhões) e 25%.

4. Em relação ao terceiro subcomponente, os trechos viários ainda devem ser identificados. Entretanto, devido à semelhança das obras com o primeiro e com o segundo subcomponentes, e mais tráfego na maioria das rodovias estaduais do que nas estradas municipais, considera-se que este subcomponente tem retorno econômico suficiente. O Banco somente aprovará subprojetos que tenham uma taxa interna de retorno estimada de pelo menos 10% baseados em uma análise de custo-benefício satisfatória usando o modelo RED ou HDM.

5. Mediante tais considerações, o valor presente líquido dos Subcomponentes 1 e 2 está estimado em R\$409 milhões (US\$224 milhões) e uma taxa interna de retorno (TIR) de 24%.

Subcomponente de Melhoria de Estrada Municipal

6. A experiência mostra que, enquanto que as melhorias de estradas rurais contribuem diretamente para fomentar o crescimento econômico local por meio da melhoria do acesso a oportunidades de emprego e mercados, também existem impactos positivos acumulativos não mensuráveis no lado social. De fato, o transporte rural melhorado contribui para o acesso melhorado a instalações escolares e de saúde, o que, por sua vez, contribui para um aumento de produtividade e renda da população rural, com um impacto importante na redução da pobreza e na melhoria do bem-estar. Enquanto se espera que tais benefícios sociais tenham um impacto positivo substancial na avaliação econômica, eles não são facilmente quantificáveis ex-ante e, portanto, não foram levados em consideração na avaliação econômica dos investimentos.

7. Ao permitir o transporte em qualquer condição climática e em todo o ano, espera-se que as melhorias nas malhas de estradas municipais contribuam para aumentar a produção e produtividade agropecuária nas áreas de influência da rodovia. Tal aumento é estimado por meio do método de "excedente do produtor" e é calculado como o aumento, resultante do subcomponente, do valor de produção líquida dos custos de produção. Foi considerado que o componente teria um impacto insignificante sobre o consumo local da produção local.

8. A metodologia geral da avaliação econômica neste subcomponente segue o projeto anterior (P060573). Entretanto, algumas mudanças foram levadas em conta com base em lições do projeto anterior.

Impacto da Melhoria na produção agropecuária em Tocantins

9. A produção agrícola na parte Oeste do Estado do Tocantins é dominada por seis produtos: arroz, cana-de-açúcar, milho, soja, abacaxi e mandioca. Dois produtos foram incluídos para pecuária e produtos derivados, considerando seus respectivos pesos na produção total: carne e leite.

10. Espera-se que a melhoria em todas as condições climáticas das vias de acesso municipais resulte em: (i) redução dos custos totais de produção, principalmente, redução de custos do transporte de entrada e saída da produção, redução de estoques, redução de perdas tanto durante o transporte quanto na estocagem; (ii) ganhos de produtividade diferenciados dependendo dos produtos graças ao número aumentado de colheitas; (iii) tamanho aumentado de áreas cultivadas; e (iv) maior mudança no sentido de uma maior produtividade agrícola em áreas onde a terra disponível é escassa.

Avaliação dos benefícios e custos

11. O excedente do produtor foi calculado como sendo o aumento no valor de produção líquida dos custos de produção, resultando dos investimentos, dentro da área de influência da rodovia. As hipóteses metodológicas a seguir foram consideradas: (i) investimentos tendo um impacto insignificante no consumo local de mercadorias locais; (ii) investimentos tendo impacto insignificante nos preços de mercado globais; e (iii) impactos no custo de manutenção que resultem do possível crescimento de tráfego não foram levados em consideração.

12. A avaliação de excedente do produtor está baseada nos passos a seguir: (i) a área de influência das rodovias melhoradas foi estimada; (ii) as características médias das fazendas e os principais tipos de produções dentro da área de influência da rodovia foram identificados (iii) o cálculo do valor agregado em cada tipo de produto tanto no caso com projeto como no caso sem projeto foi baseado em séries históricas e experiências anteriores; (iv) o “excedente do produtor” foi estimado como uma diferença no valor agregado entre os casos com e sem projeto; e (v) o VPL e a TIR foram obtidos com base no excedente estimado e nos custos do projeto.

13. A área de influência está limitada a 3 km em cada lado do trecho da rodovia mais um semicírculo no final do trecho. Considerando que a extensão total sob a égide do subcomponente é de 3.960km e que a extensão média de cada trecho é de 15km, a área total de influência é de 2.749km², o que corresponde a 18,5% da área de todos os 72 municípios do Oeste do Tocantins.

14. A produção agrícola foi derivada de dados no nível de cada município. A produção total no ano base 2012 foi estimada com base nas estatísticas de 2009 com a consideração de um aumento anual de 2% entre 2009 e 2012.

Produção Agrícola Estimada para o Ano Base 2012

Cultura	72 Municípios			Dentro da Área de Influência		
	Área	Produção (t)	Valor	Área	Produção	Valor

	(ha)		(R\$10 ³)	(ha)	(t)	(R\$10 ³)
Cana-de-açúcar	2.440	150.253	13.528	451	27.774	2.501
Mandioca	11.159	217.097	26.456	2.063	40.130	4.890
Milho	38.437	87.685	46.718	7.105	16.208	8.636
Soja	147.996	13.944	324.024	27.357	2.578	59.895
Abacaxi	2.284	49.127	73.302	422	9.081	13.550
Arroz	98.151	330.759	245.368	18.143	61.140	45.355
Total	300.466	848.866	729.396	55.541	156.911	134.827

Pecuária	72 Municípios	Área de Influência
Gado (cabeças)	5.812.338	1.074.390
Abate anual (cabeça/ano)	1.046.221	193.390
Produção de leite (1.000 litros/ano)	155.436	28.732
Valor (R\$ 1.000/ano)	1.271.605	235.052

15. Assume-se que o projeto contribui para as melhorias na produção a seguir: i) a área de cultivo para todos os tipos de plantações irá aumentar anualmente em 7,7% em 2012-2014 e 3,6% em 2014- 2019; (ii) as produtividades de todas as plantações (produção por área) cresce 1% por ano em 2014-2019; e (iii) a produção pecuária crescerá 1% ao ano no período 2013-2019. No entanto, no caso sem projeto, considera-se um crescimento de 2% da área de produção de plantação por ano até 2019 e a produtividade de plantações e produção pecuária permanecerá no mesmo nível de 2012.

16. O valor agregado de cada produção foi obtido pela subtração dos custos dos valores de produção. Os custos de produção foram baseados nas estatísticas existentes. Enquanto se considera que o Projeto reduzirá os custos de produção de todas as plantações e os custos pecuários em 5% no total entre 2012 e 2019, os custos não se alteram no caso sem Projeto.

17. Por último, o excedente do produtor foi estimado com uma diferença no valor agregado com o projeto e sem o projeto. O fluxo de benefício líquido foi também calculado pela subtração do investimento menos o excedente total. Um valor residual em 2031 é obtido como 20% do investimento total. A tabela abaixo resume o excedente e os benefícios líquidos.

Excedente do Produtor e Benefícios Econômicos Líquidos (R\$ 10³)

Ano	Excedente de Plantação	Excedente Pecuário	Excedente Total	Investimento	Fluxo Líquido
2012	-	-	-	34.000	(34.000)
2013	3.090	282	3.373	51.000	(47.627)
2014	7.260	2.325	9.586	34.000	(24.414)
2015	10.880	4.407	15.287		15.287
2016	14.755	6.526	21.282		21.282
2017	18.901	8.685	27.586		27.586
2018	23.331	10.884	34.215		34.215
2019	28.062	13.123	41.185		41.185
2020-2030	28.062	13.123	41.185		41.185
2031	28.062	13.123	41.185	-23.800	64.985

Resultados

18. Calculado em um período de 20 anos, o valor presente líquido (VPL) do subcomponente, com uma taxa de desconto de 12%, está estimado em US\$88 milhões (R\$48 milhões) e um rendimento da taxa interna de retorno (TIR) de 22,4%. A análise incluiu todos os 72 municípios constantes no Projeto.

19. Testes de sensibilidade foram realizados usando 20% de variação no(s):

- Excedente de produção total
- Custos de construção

Conforme exibido na tabela abaixo, os resultados indicam que tanto o VPL como a TIR permanecem positivos, mesmo no pior cenário de caso.

Resultados Econômicos dos Testes de Sensibilidade no Projeto Consolidado

	Caso de Base	-20% de Excedente	+20% dos Custos	-20% de Excedente e +20% dos Custos
TIR	22,4%	18,5%	19,2%	15,6%
VPL (R\$10 ³ , 12%)	87.679	51.594	69.130	33.045

Subcomponente de Restauração de Rodovias Estaduais Pavimentadas

20. Os principais benefícios que derivam dos investimentos incluídos neste subcomponente são as economias a serem feitas pelos usuários das rodovias nos custos operacionais e no tempo do passageiro. Benefícios adicionais aos usuários das rodovias, os quais não foram quantificados, incluem redução de acidentes (o que gradualmente leva a custos reduzidos de seguros) e melhoria no conforto ao dirigir ou ao viajar como passageiro. Os custos para o departamento viário são os custos das obras. Os benefícios e os custos das obras foram estimados usando o Modelo de Desenvolvimento e Gestão de Rodovias (HDM-4), o qual simula o ciclo de vida da rodovia e as condições operacionais do veículo e custos para múltiplos projetos viários e alternativas de manutenção.

Trechos Rodoviários

21. De 1.642 km de trechos objetivados pelo sub-componente, a análise incidiu sobre as 12 seções incluídas nos primeiros contratos esperados (R1 e R7), para as quais os dados detalhados da condição da estrada estavam disponíveis na Avaliação. Os trechos consistem nas seguintes estradas:

Seção	Estrada	Início	Final	Projeto de extensão (km)
R1-1	TO-010	Palmas	Lageado	53,4
R1-2	TO-010	Lageado	Tocantinia	11,0
R1-4	TO-050	Dupsul de Palmas	TO-040	16,0
R1-5	TO-050	TO-040	Porto Nacional	24,7
R1-6	TO-255	Porto Nacional	TO-070	11,8
R1-7	TO-255	TO-070	BR153	57,4
R1-8	TO-342	Miracema	Miranorte	20,0
R1-9	TO-445	Miracema	Balsa	25,0
R7-1	TO-080	Paraíso	Monte Santo	24,0
R7-2	TO-080	Monte Santo	Divinópolis	36,0
R7-5	TO-255	Cristalândia	Lagoa da Confusão	55,0

R7-6	TO-354	Pium	Pugmil	31,0
Total				365,3

Condições da Estrada

22. Resistência de Pavimentação (FWD) foi pesquisada pela SEINFRA em 2011. FWD foi convertido ao coeficiente de força (SN) através do HDM. A tabela a seguir demonstra FWD em cada seção.

Seção	Estrada	Início	Fim	FWD (1/100mm)	IRI
R1-1	TO-010	Palmas	Lageado	0.634	3,11
R1-2	TO-010	Lageado	Tocantinia	0.634	3,11
R1-4	TO-050	Dupsul de Palmas	TO-040	0.556	2,89
R1-5	TO-050	TO-040	Porto Nacional	0.556	2,89
R1-6	TO-255	Porto Nacional	TO*070	0.477	3,51
R1-7	TO-255	TO*070	BR153	0.597	3,50
R1-8	TO-342	Miracema	Miranorte	0.685	3,55
R1-9	TO-445	Miracema	Balsa	0.522	3,78
R7-1	TO-080	Paraíso	Monte Santo	0.674	2,36
R7-2	TO-080	Monte Santo	Divinópolis	0.629	2,50
R7-5	TO-255	Cristalândia	Lagoa da Confusão	0.563	4,16
R7-6	TO-354	Pium	Pugmil	0.782	4.61

Source: SEINFRA

23. Outras condições de estrada, tais como rachaduras, buracos e sulcos, não estão disponíveis. Portanto, os seguintes valores são considerados para todos os trechos com base no atual FWD e IRI:

Perigo	Condição
Todas as rachaduras (%)	20
Rachaduras estruturais amplas (%)	10
Rachaduras Térmicas (%)	0
Desprendimento de Agregados (%)	2
Buracos (número/km)	5
Área de Quebras nas Bordas (m ² /km)	5
Sulcos (mm)	5
Desvio padrão dos sulcos (mm)	1
Profundidade da textura	0,5
Resistência à derrapagem	0,4
Drenagem	Razoável

Custos das Obras Rodoviárias

24. A tabela a seguir apresenta soluções típicas de obras de reabilitação e as médias mais recentes dos custos unitários estimados das obras rodoviárias no Brasil (2012 ano-base). Os tipos de obras de reabilitação foram identificados com base nos resultados da pesquisa de rede em cada Trecho e as especificações do CREMA acordadas entre a SEINFRA e o Banco.

Região	Solução	Custo unitário (R\$/m²)	Extensão (km)	%
R-1	Reconstrução	36,93	34,9	15%
	Micro 2 com CB	14,67	139,5	58%
	Micro 2	10,97	48,7	20%
	Micro 1	5,25	16,8	7%
	Total	23,50	239,9	
R-7	Reconstrução	36,93	21,2	11%

	Micro 2 com CB	14,67	31,8	16%
	Micro 2	10,97	125,0	64%
	Micro 1	5,25	18,0	9%
	Total	19,70	196,0	

Observação: Micro2+CB: Recapeamento com micro asfalto com duas camadas e manta (20mm).

Micro2: Recapeamento com micro asfalto com duas camadas e manta (15mm).

Micro1: Recapeamento com micro asfalto com duas camadas e manta (8mm).

Custo de Operação de Veículos (VOC)

25. A tabela a seguir apresenta os custos unitários típicos da estrada para o usuário. Estes custos unitários foram determinados a partir dos custos utilizados em avaliações econômicas realizadas em outros Estados do Brasil e, na maioria dos casos, os valores mais baixos foram escolhidos para se ter uma estimativa conservadora. Impostos também estão excluídos destes custos.

Tipo de veículo	Preço de veículos novos (R\$/u)	Pneu novo (R\$/u)	Combustível (R\$/l)	Óleo lubrificante (R\$/l)	Trabalho de manutenção (R\$/h)	Custo da equipe (R\$/h)
Carro	20.000	105	1,22	9,1	8,0	0
Caminhão médio	73.500	483	1,57	9,1	8,0	8,0
Caminhão pesado	108.500	483	1,57	9,1	8,0	8,0
Semirreboque	178.500	483	1,57	9,1	8,0	8,0
Ônibus	140.000	483	1,57	9,1	8,0	6,0
Trem de veículos de estrada (Rodotrem & Treminhão)	271.600	588	1,57	9,1	8,0	8,0
Trailer	281.400	588	1,57	9,1	8,0	8,0

26. Para efeitos de análise, o valor do tempo de trabalho foi estimado pela SEINFRA como R\$ 6/hora para os passageiros de automóveis e R\$ 3/hora para passageiros de

ônibus. O valor do tempo não trabalhado foi estimado em 50% do tempo de trabalho para ambos, automóvel e passageiros de ônibus, semelhantemente a outras avaliações no Brasil.

Dados de Tráfego

27. Os volumes de tráfego (tráfego médio diário anual) em cada trecho em 2011 estão expostos nas tabelas a seguir. Como a classificação mais detalhada de ônibus e de três tipos de caminhões super pesados não foi realizada na pesquisa de tráfego, presume-se que o ônibus representa 2% do tráfego total e os três tipos de caminhões super pesados existem igualmente. Taxas de crescimento por ano foram estimados em 3% para veículos comerciais e 4% para automóveis. Nenhum tráfego induzido foi computado.

Tipo de veículo	R1-1	R1-2	R1-4	R1-5	R1-6	R1-7	R1-8	R1-9
Carro	2373	2373	3556	3194	871	871	2242	1995
Caminhão Médio	180	180	179	215	53	53	188	102
Caminhão pesado	123	123	159	183	54	54	146	90
Semi-trailer	421	421	157	163	84	84	4	20
Ônibus	63	63	84	77	22	22	53	45
Trem de veículos de estrada (Rodotrem)	1	1	14	0	1	1	4	1
Trailer	1	1	14	0	1	1	4	1
Trem de veículos de estrada (Treminhão)	1	1	14	0	1	1	4	1
TOTAL	3163	3163	4177	3832	1087	1087	2645	2255

Tipo de Veículo	R7-1	R7-2	R7-5	R7-6
Carro	900	945	448	495
Caminhão médio	58	71	64	60
Caminhão pesado	62	62	57	92
Semi-trailer	16	43	25	12

Ônibus	21	23	13	13
Rodotrem	0	4	14	0
Trailer	0	4	14	0
Treminhão	0	4	14	0
TOTAL	1057	1156	649	672

Reabilitação de rede e estratégias de manutenção

28. Os cenários a seguir foram avaliados em um período de 20 anos; os benefícios do projeto foram calculados como a diferença entre os dois cenários a) os custos operacionais dos veículos e b) Tempo de viagem dos passageiros.

Reabilitação (caso “Com-o-Projeto”)

29. Com o projeto, estão previstas as seguintes atividades de reabilitação e de manutenção:

a. Reabilitação no ano 1:

30. A reabilitação do pavimento será concluída de acordo com os detalhes técnicos do catálogo de soluções e está programada para ocorrer em 2012. Para R1, a solução principal foi Micro2 +CB que tem sido aplicado para todos os trechos, com o custo do projeto com média de 23,5 R\$ / m². Para R7, Micro1 vem sendo utilizado ao custo médio de 19,6 m². A reabilitação irá atualizar a condição das estradas sem alterar sua geometria. O IRI após conclusão das obras, foi acatado pelo modelo ('automaticamente derivado') Ver gráfico no final desta seção.

b. Reparos:

31. Reparos serão realizados após a reabilitação, assim que aparecerem buracos. Contudo, a quantidade de material foi limitada.

c. Manutenção de Rotina:

32. Este montante fixo anual cobre a manutenção da margem da estrada, a manutenção de ativos e operações usuais da rodovia. Custos de manutenção de rotina utilizados são do mesmo nível para todos os tipos de estrada e teriam sido impactados pela reabilitação programada e pelo cenário de base.

d. Sobreposição futura de 50mm se IRI > 5:

33. Isso é considerado como principal atividade futura de manutenção periódica, repetida em intervalos regulares (8-10 anos) com novos trechos, para mantê-lo em condições adequadas, antes de exigir reabilitação adicional. Juntamente com a sobreposição, reparos regulares são realizados caso a superfície do pavimento esteja danificada antes de atingir a rugosidade limiar. Esta estratégia de manutenção permite que o pavimento esteja continuamente em bom estado já que os trabalhos de manutenção são iniciados antes da rugosidade se deteriorar.

"Sem Projeto" ou Caso Base

34. No cenário de "caso base", que é sem o projeto, as estratégias de manutenção são propostas como segue:

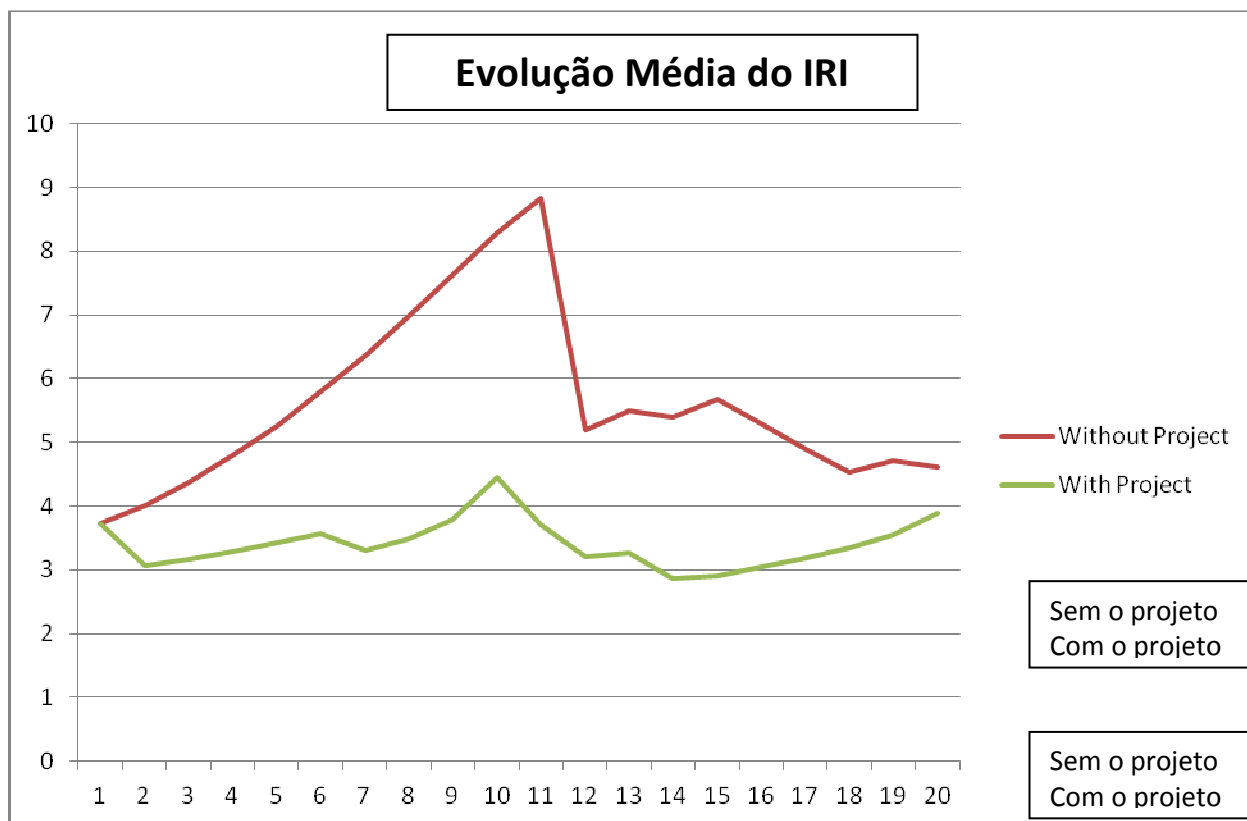
a. Reconstrução no futuro:

35. Para o cenário de "DO-MINIMUM", a estratégia de manutenção é limitada a manutenção de rotina, reparos e uma reconstrução completa quando IRI atinge 9, mas não antes do ano 2022; ou seja, 10 anos após as presentes obras serem acionadas. Isto consiste em uma reabilitação completa, baseada no custo total de reconstrução.

b. Manutenção e reparos de rotina:

36. Mesmo para o caso base, presume-se que a rotina de manutenção e reparos seja executada. As mesmas intervenções e custos acima descritos foram assumidos.

37. O gráfico a seguir ilustra as tendências do IRI em 12 trechos, com e sem o projeto. Com a reabilitação, o IRI diminui logo após o início do projeto e permanece baixo durante todo o período. Por outro lado, sem o projeto, o IRI continua a aumentar até 10 anos depois.



Resultados

38. Os valores atuais do fluxo de benefícios econômicos gerados pelo sub-componente por um período de 20 anos sobre a primeira fase são estimados em cerca de R\$ 134 milhões a uma taxa de desconto de 12%, e sua taxa interna de rentabilidade é estimada em 34%.

Resultados Econômicos dos Testes de Sensibilidade

Teste de sensibilidade	IRR	Total de benefícios VPL (MR\$)
Custo + 20%	30,9	129,55
Tráfego TMDA – 20%	25,5	71,08

Avaliação para todo o subcomponente

39. Condições detalhadas de pavimento e dados de tráfego para os trechos restantes que não foram incluídos na análise acima não estavam disponíveis na Avaliação. Portanto, a avaliação para o componente como um todo foi conduzida através da expansão dos resultados acima, para os outros trechos com uma suposição de proximidade. Segundo a pesquisa sobre as condições das estradas, a maioria dos pavimentos dos trechos restantes foram classificados em "regular" entre um total de 6 categorias. O volume médio de tráfego nos trechos restantes, é de cerca de 1.000 por dia. Com base nestes fatos, presume-se que as características em outras seções direcionadas pelo Projeto são semelhantes à média dos trechos de R1-6, 1-7, 1-8, 1-9, 7-5 e 7-6 acima, que tinham mais de 3,5 IRI e cerca de 1.100 por volume médio de tráfego.

40. Sob as hipóteses acima, o VPL total do subcomponente renderia R\$ 321 milhões (US\$ 176 milhões) e o TIR (Taxa Interna de Retorno) seria de 25%. Após finalizadas as pesquisas detalhadas sobre as condições das estradas e tráfego, o Banco irá apurar a avaliação e garantir que estes trechos tenham TIR suficiente.

Anexo 8: Mapa do Tocantins

