

Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021  
Concessionária Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias SPE S.A.



# RELATÓRIO GERAL DE VERIFICAÇÃO

PI 397-VI-FIS-RGV-2022-07-R00 –  
VOLUME ÚNICO

**MAIO/2022**

**EVVIA ICO**

RODOVIA TRANSCERRADOS – ESTRADA PALESTINA  
CONSÓRCIO

# GOVERNO DO ESTADO DO PIAUÍ

SUPERINTENDÊNCIA DE PARCERIAS E CONCESSÕES – SUPARC

## RELATÓRIO GERAL DE VERIFICAÇÃO

PI397-VI-FIS-RGV-2022-07-R00 – VOLUME ÚNICO

Contrato:	Contrato de Parceria Público-Privada Nº 003/2021
Objeto:	Prestação de serviços como Verificador Independente, atuando na fiscalização, aferição do desempenho e avaliação dos impactos socioeconômicos
Lote:	Único
Trechos:	Rodovia PI 397 – Entrº PI 247/ BR 324 (p/Sebastião Leal) ao Entrº PI 262 (Estrada Palestina) Rodovia PI 262 - Entrº PI 397 (km 236,00) ao Entrº BR 135 (p/ Bom Jesus)
Extensão:	276,80 km
Empresa Concessionária:	Concessionária Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias SPE S.A.
Verificador Independente:	Consórcio EVVIA ICO

**Maior/2022**

**RESUMO**

## RESUMO:

O presente Relatório de Verificação tem por objetivo apresentar as principais ações realizadas e supervisionadas pelo Verificador Independente no mês de maio/2022, bem como o comparativo entre o estado da Rodovia verificado na vistoria realizada no mês de abril/2022 e o verificado na vistoria realizada no mês de maio/2022, meses em que os serviços relativos aos Trabalhos Iniciais continuam em andamento, com foco na minimização dos problemas nos segmentos não pavimentados e eliminação dos problemas emergenciais, atuação nas frentes de tratamento da faixa de domínio, drenagem e sinalização.

Dentre os trabalhos do Verificador Independente para a Rodovia PI 397 – Entrº PI 247/ BR 324 (p/Sebastião Leal) a Rodovia PI 262 - Entrº BR 135 (p/ Bom Jesus), está a Elaboração do Relatório Geral de Verificação, onde estão inclusos os itens descritos abaixo:

- Contextualização (Panorama Contratual) e Funções Gerenciais do Verificador;
- Atividades Desenvolvidas
- Vistoria Técnica
- Indicadores de Desempenho
- Metodologia para Aferição dos Indicadores de Desempenho
- Operação Rodoviária
- Controle de Pendências
- Comunicações Expedidas

**SUMÁRIO**

## SUMÁRIO

1.	MAPAS DE SITUAÇÃO DA CONCESSÃO .....	13
2.	FUNÇÕES GERENCIAIS.....	17
2.1	Dados Contratuais.....	17
2.2	Caracterização do Sistema Rodoviário .....	19
2.3	Papel do Verificador Independente .....	21
2.4	Atribuições do VI .....	23
2.5	Estrutura Organizacional.....	25
2.6	Cronograma e Medições.....	27
2.7	Indicadores de desempenho.....	29
2.7.1	Trechos Pavimentados.....	29
2.7.2	Trechos Não Pavimentados .....	30
3.	ATIVIDADES DESENVOLVIDAS.....	33
3.1	Ações realizadas no mês e seus aspectos jurídicos.....	33
3.1.1	Vistorias Realizadas .....	35
3.1.2	Software para acompanhamento da concessão .....	36
3.1.3	Nova denominação de acionista da Concessionária .....	37
3.1.4	Desapropriação de área necessária para implantação da Praça P1.....	37
3.1.5	Desapropriação de área necessária para implantação da Praça P4.....	40
3.1.6	Solicitação da Concessionária para Reequilíbrio Financeiro do Contrato.....	41
3.1.7	Acompanhamento de estudo de tráfego .....	43
3.1.8	Execução de obra na PI-262 (Estrada Palestina) – Trecho 03 – Segmento Homogêneo 08 .....	46
3.1.9	Análise de Proposta de sinalização da praça de Pedágio – Pista de cobrança automática e Sistema de detecção de altura .....	48
3.1.10	Análise do dimensionamento da rota de veículos operacionais e localização do BSO/SAU .....	51

3.1.11	Análise do Projeto Executivo - Segmento 03.....	53
3.1.12	Utilização da faixa de domínio para Receita Marginal .....	53
3.2	Documentação Expedida/Recebida .....	55
3.3	Aspectos Sociais - Contexto Socioeconômico da Região e Metodologias para estudos de Externalidades.....	60
4.	VISTORIA TÉCNICA .....	63
4.1	Trecho 01.....	68
4.1.1	Segmento Homogêneo 01 .....	70
4.1.2	Segmento Homogêneo 02 .....	76
4.1.3	Segmento Homogêneo 03 .....	80
4.2	Trecho 02.....	83
4.2.1	Segmento Homogêneo 04 .....	86
4.2.2	Segmento Homogêneo 05 .....	88
4.2.3	Segmento Homogêneo 06 .....	92
4.2.4	Segmento Homogêneo 07 .....	94
4.3	Trecho 03.....	97
4.3.1	Segmento Homogêneo 08 .....	100
4.4	Registros Fotográficos das Rodovias PI 397 / PI-262 entre os dias 22/05/2022 e 24/05/2022.....	105
5.	INDICADORES DE DESEMPENHO.....	125
6.	METODOLOGIA PARA AFERIÇÃO DOS INDICADORES.....	127
7.	OPERAÇÃO RODOVIÁRIA.....	129
8.	CONTROLE DE PENDÊNCIAS .....	131
8.1	Posicionamento do CMOG referente a Utilização da faixa de domínio para receita marginal .....	132
8.2	Análise da documentação relativa à obra de Readequação de traçado no km 33,65 da rodovia PI-262 .....	133

8.3	Nova proposta de Solução Técnica para Sistema de Detecção de Altura	133
8.4	Análise do dimensionamento da rota de veículos operacionais e localização do BSO/SAU .....	134
8.5	Pedido de Reequilíbrio por atraso na análise da RFB para enquadramento do REIDI.....	135
8.6	Decreto de Utilidade Pública – Praça de Pedágio P1.....	136
8.7	Sinalização da pista AVI .....	136
8.8	Análise do Projeto Executivo do Segmento Homogêneo 03 .....	137
8.9	Decreto de Utilidade Pública – Praça de Pedágio P4.....	138
9.	ANEXOS .....	140
9.1	Anexo 1 – Comunicações Expedidas .....	140
9.2	Anexo 2 – DVD.....	183
10.	TERMO DE ENCERRAMENTO.....	185

## LISTA DE FIGURAS

<i>Figura 1 - Mapa de situação da concessão</i> .....	13
<i>Figura 2 - Imagem de satélite - Estado do Piauí - Concessão PI-397 / PI-262</i> .....	14
<i>Figura 3 - Diagrama Linear da Concessão PI-397 / PI-262 Trecho 01, Trecho 02 e Trecho 03</i> .....	15
<i>Figura 4 - Estrutura Organizacional Principal do consórcio de apoio complementar</i> .....	25
<i>Figura 5 - Cronograma de atividades a serem acompanhadas</i> .....	28
<i>Figura 6 – Posto 2 – PI-247</i> .....	45
<i>Figura 7 – Posto 2 – PI-247</i> .....	45
<i>Figura 8 – Posto 3 – PI-247</i> .....	45
<i>Figura 9 – Posto 3 – PI-247</i> .....	45
<i>Figura 10 - Precipitação chuvosa diária no mês de maio/2022 (Fonte: <a href="https://tempo.inmet.gov.br/GraficosDiarios/A326">https://tempo.inmet.gov.br/GraficosDiarios/A326</a>)</i> .....	64
<i>Figura 11 - Precipitação chuvosa diária no mês de abril/2022 (Fonte: <a href="https://tempo.inmet.gov.br/GraficosDiarios/A326">https://tempo.inmet.gov.br/GraficosDiarios/A326</a>)</i> .....	64
<i>Figura 12 - Precipitação chuvosa mensal no ano de 2022 (Fonte: <a href="https://tempo.inmet.gov.br/GraficosDiarios/A326">https://tempo.inmet.gov.br/GraficosDiarios/A326</a>)</i> .....	64
<i>Figura 13 - Diagrama Linear do Avanço dos Serviços da Concessionária no mês de maio de 2022</i> .....	66
<i>Figura 14 - Diagrama Linear do Avanço dos Serviços da Concessionária no mês de abril de 2022</i> .....	67
<i>Figura 15 - Diagrama linear da rodovia com destaque ao Trecho 1</i> .....	69
<i>Figura 16 - Detalhe do desnível entre faixas contíguas – SH01</i> .....	70
<i>Figura 17 – Trinca Transversal curta na pista de rolamento – SH-01</i> .....	71
<i>Figura 18 – Trincas interligadas tipo bloco no acostamento – SH-01</i> .....	71
<i>Figura 19 - Ponto com desgaste no pavimento - SH-01</i> .....	71
<i>Figura 20 – Sinalização na interseção com a PI-347/BR 324 (abril/22)</i> .....	72
<i>Figura 21 – Sinalização no SH 01 (abril/22)</i> .....	72
<i>Figura 22 – Sinalização na interseção com a PI-347/BR 324</i> .....	72
<i>Figura 23 – Sinalização no SH 01 (maio/22)</i> .....	72
<i>Figura 24 - Sinalização Vertical Informativa - SH-01</i> .....	72
<i>Figura 25 – Obstrução de drenagem superficial por vegetação - SH 01</i> .....	73
<i>Figura 26 – Drenagem desobstruída após serviço de roçada – SH-01</i> .....	73
<i>Figura 27 – Trecho sem dispositivos de drenagem – SH-01</i> .....	74
<i>Figura 28 – Trecho sem dispositivos de drenagem – SH-01</i> .....	74
<i>Figura 29 – Terrapleno em boas condições – SH-01</i> .....	74
<i>Figura 30 – Crescimento da vegetação nos bordos da Rodovia – abril/22</i> .....	75
<i>Figura 31 – Serviço de roçada nos bordos da rodovia – maio/22</i> .....	75

Figura 32 – Limpeza da faixa de domínio – SH-01 .....	75
Figura 33 – Retirada de blocos na faixa de domínio – SH-01.....	75
Figura 34 - Poço de abastecimento d'água - Praça de Pedágio P1.....	75
Figura 35 - Desnível entre faixas contíguas no SH 02 .....	77
Figura 36 - Faixa de rolamento e acostamento em bom estado - SH-02 .....	77
Figura 37 - Demarcação para implantação de sinalização horizontal - SH-02 .....	78
Figura 38 – Sinalização vertical informativa – SH-02 .....	78
Figura 39 – Bordos da rodovia com vegetação baixa após serviços de roçada – SH-02.....	79
Figura 40 – Bordos da rodovia com vegetação baixa após serviços de roçada – SH-02.....	79
Figura 41 - Poço de abastecimento d'água - Praça de Pedágio P2.....	80
Figura 42 – Revestimento existente nos dois primeiros terços do SH-03.....	81
Figura 43 – Revestimento existente no último terço do SH-03 .....	81
Figura 44 – Pista de rolamento com revestimento e presença de buracos – SH-03.....	82
Figura 45 – Pista de rolamento com revestimento – SH-03.....	82
Figura 46 - Sinalização vertical informativa no SH-03.....	82
Figura 47 - Vegetação lateral elevada - SH 03.....	83
Figura 48 - Diagrama linear da rodovia com destaque ao Trecho 2 .....	85
Figura 49 – Eixo da rodovia com elevação inferior ao bordo direito – SH-04 .....	86
Figura 50 - Eixo da rodovia com elevação inferior aos bordos – SH-04 .....	86
Figura 51 - Ponto com deterioração da superfície de rolamento - SH-04.....	87
Figura 52 - Vegetação alta no bordo direito - SH 04 .....	88
Figura 53 - Leito estradal no Segmento 05 – Maio/22.....	89
Figura 54 - Leito estradal no Segmento 05 –Abril /22 .....	89
Figura 55 - Erosão causa pelo fluxo de água das chuvas – SH-05 – abril/22 .....	90
Figura 56 - Largura da pista comprometida devido à efeito erosivo - SH-05 - maio/22.....	90
Figura 57 - Vegetação no segmento 05.....	91
Figura 58 - Poço de abastecimento d'água - Praça de Pedágio P3.....	91
Figura 59 – Estado geral após intervenção da Concessionária – SH-06.....	93
Figura 60 – Estado geral após intervenção da Concessionária – SH-06.....	93
Figura 61 – Ponto com material solto – SH-06.....	93
Figura 62 – Ponto com material solto – SH-06.....	93
Figura 63 - Placa indicativa de "Não ultrapasse" - SH-06 .....	93
Figura 64 – Trecho em obras no Segmento 07 .....	95
Figura 65 – Escavação e carga – SH-07 .....	95
Figura 66 – Espalhamento e compactação – SH-07 .....	95
Figura 67 – Tráfego em trecho em obras– SH-07 .....	95
Figura 68 - Detalhe de ponto de alagamento no SH-07 – abril/22 .....	95
Figura 69 - Ponto no SH-07 onde anteriormente sujeito a alagamento – maio-22 .....	96

<i>Figura 70 – Ponto com ocorrência de Buracos de grande dimensão – SH-07.....</i>	<i>96</i>
<i>Figura 71 – Estreitamento da pista e baixa capacidade do solo – SH-07.....</i>	<i>96</i>
<i>Figura 72 - Vegetação alta no bordo direito - SH 07.....</i>	<i>97</i>
<i>Figura 73 – Vegetação alta nos dois bordos – SH 07.....</i>	<i>97</i>
<i>Figura 74 - Diagrama linear da rodovia com destaque ao Trecho 3.....</i>	<i>99</i>
<i>Figura 75 - Buraco no acostamento - SH-08.....</i>	<i>100</i>
<i>Figura 76 – Obra de correção do traçado no Km 33 – Início da Subida da Serra - SH-08.....</i>	<i>101</i>
<i>Figura 77 – Obra de correção do traçado no Km 33 – Final da Subida da Serra - SH-08.....</i>	<i>101</i>
<i>Figura 78 – Obra de correção do traçado no Km 33 – Início da Subida da Serra – SH-08.....</i>	<i>101</i>
<i>Figura 79 – Obra de correção do traçado no Km 33 – Final da Subida da Serra – SH-08.....</i>	<i>101</i>
<i>Figura 80 – Sinalização encoberta pela vegetação no segmento 08 em mar/22.....</i>	<i>102</i>
<i>Figura 81 – Sinalização encoberta pela vegetação no segmento 08 em mar/22.....</i>	<i>102</i>
<i>Figura 82 - Sinalização visível após serviço de roçada - SH-08.....</i>	<i>102</i>
<i>Figura 83 – Execução do serviço de limpeza da drenagem no SH-08 – abr/22.....</i>	<i>103</i>
<i>Figura 84 – Situação dos dispositivos após realização de manutenção e limpeza no SH-08 – abr/22.....</i>	<i>103</i>
<i>Figura 85 - Drenagem com necessidade de reparos - SH-08.....</i>	<i>103</i>
<i>Figura 86 – Execução do serviço de roçada no SH-08 – mai/22.....</i>	<i>104</i>
<i>Figura 87 – Execução do serviço de limpeza da faixa de domínio no SH-08 – mai/22.....</i>	<i>104</i>
<i>Figura 88 - Poço de abastecimento d'água - Praça de Pedágio P4.....</i>	<i>105</i>

## LISTA DE TABELAS

<i>Tabela 1 - Informações do Contrato de Concessão .....</i>	<i>18</i>
<i>Tabela 2 - Segmentos Homogêneos .....</i>	<i>20</i>
<i>Tabela 3 - Localização das praças de pedágio sugeridas pelo PER e pela Concessionária .....</i>	<i>21</i>
<i>Tabela 4 - Composição da equipe do Verificador Independente .....</i>	<i>26</i>
<i>Tabela 5 - Cronograma físico-financeiro do Verificador Independente .....</i>	<i>27</i>
<i>Tabela 6 - Indicadores do pavimento para os trechos pavimentados .....</i>	<i>29</i>
<i>Tabela 7 - Indicadores de sinalização e elementos de proteção e segurança para os trechos pavimentados .....</i>	<i>29</i>
<i>Tabela 8 - Indicadores de drenagem e obras de arte correntes para os trechos pavimentados .....</i>	<i>30</i>
<i>Tabela 9 - Indicadores de canteiro central e faixa de domínio para os trechos pavimentados .....</i>	<i>30</i>
<i>Tabela 10 - Indicadores de edificações e instalações operacionais para os trechos não pavimentados .....</i>	<i>30</i>
<i>Tabela 11 - Indicador de sistemas elétricos e de iluminação para os trechos não pavimentados ..</i>	<i>31</i>
<i>Tabela 12 - Indicadores de segmentos em leito natural para os trechos não pavimentados .....</i>	<i>31</i>
<i>Tabela 13 - Resumo das principais atividades desenvolvidas pelo Verificador Independente em maio/22 – Parte 1/3 .....</i>	<i>33</i>
<i>Tabela 14 - Resumo das principais atividades desenvolvidas pelo Verificador Independente em maio/22 – Parte 2/3 .....</i>	<i>34</i>
<i>Tabela 15 - Resumo das principais atividades desenvolvidas pelo Verificador Independente em abril/22 – Parte 3/3 .....</i>	<i>35</i>
<i>Tabela 16 - Localização, período e tempo das atividades realizadas ao longo do trecho .....</i>	<i>44</i>
<i>Tabela 17 - Documentos expedidos pelo Verificador Independente em maio/22 – Parte 1/2 .....</i>	<i>56</i>
<i>Tabela 18 - Documentos expedidos pelo Verificador Independente em maio/22 – Parte 2/2 .....</i>	<i>57</i>
<i>Tabela 19 - Documentos recebidos pelo Verificador Independente em maio/22 – Parte 1/2 .....</i>	<i>58</i>
<i>Tabela 20 - Documentos recebidos pelo Verificador Independente em maio/22 – Parte 2/2 .....</i>	<i>59</i>
<i>Tabela 21 - Controle de pendências – Parte 1/2 .....</i>	<i>131</i>
<i>Tabela 22 - Controle de pendências – Parte 2/2 .....</i>	<i>132</i>

**MAPA DE SITUAÇÃO DA CONCESSÃO**

## 1. MAPAS DE SITUAÇÃO DA CONCESSÃO

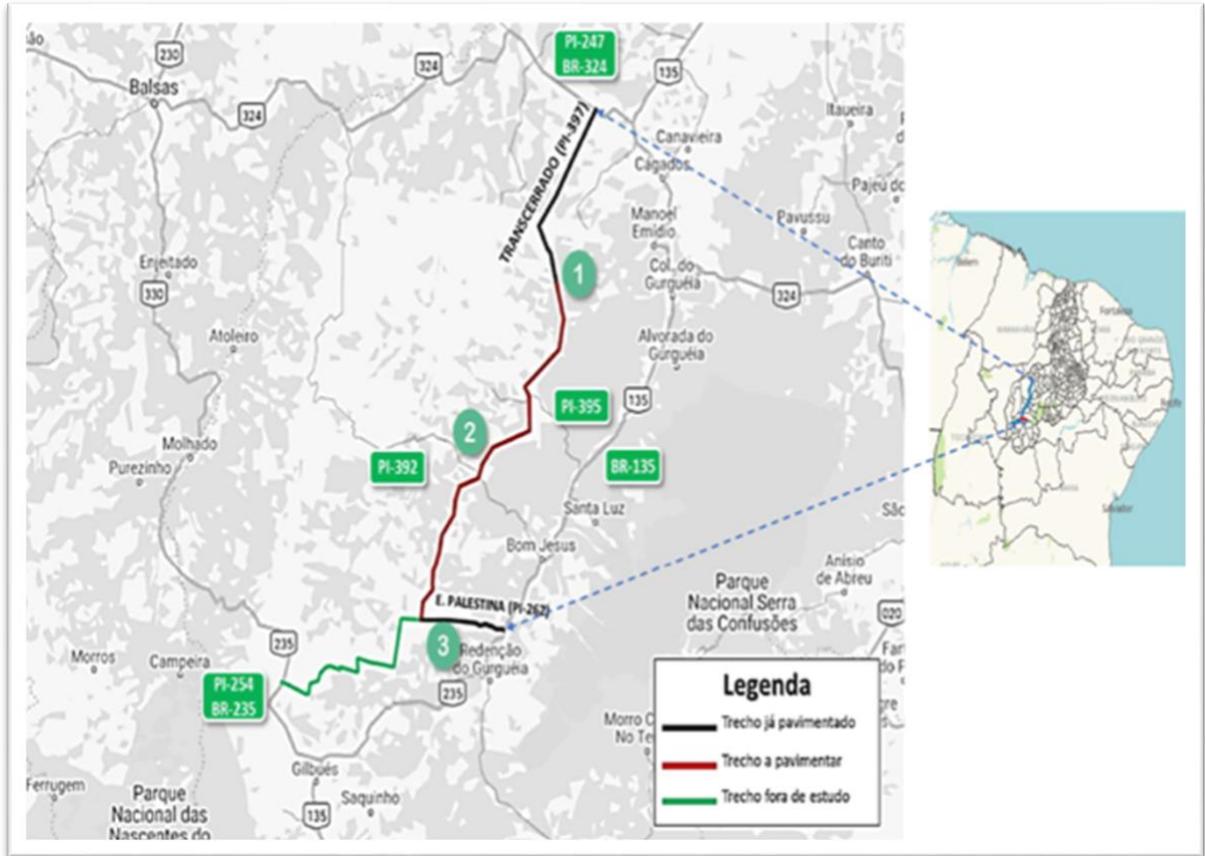


Figura 1 - Mapa de situação da concessão

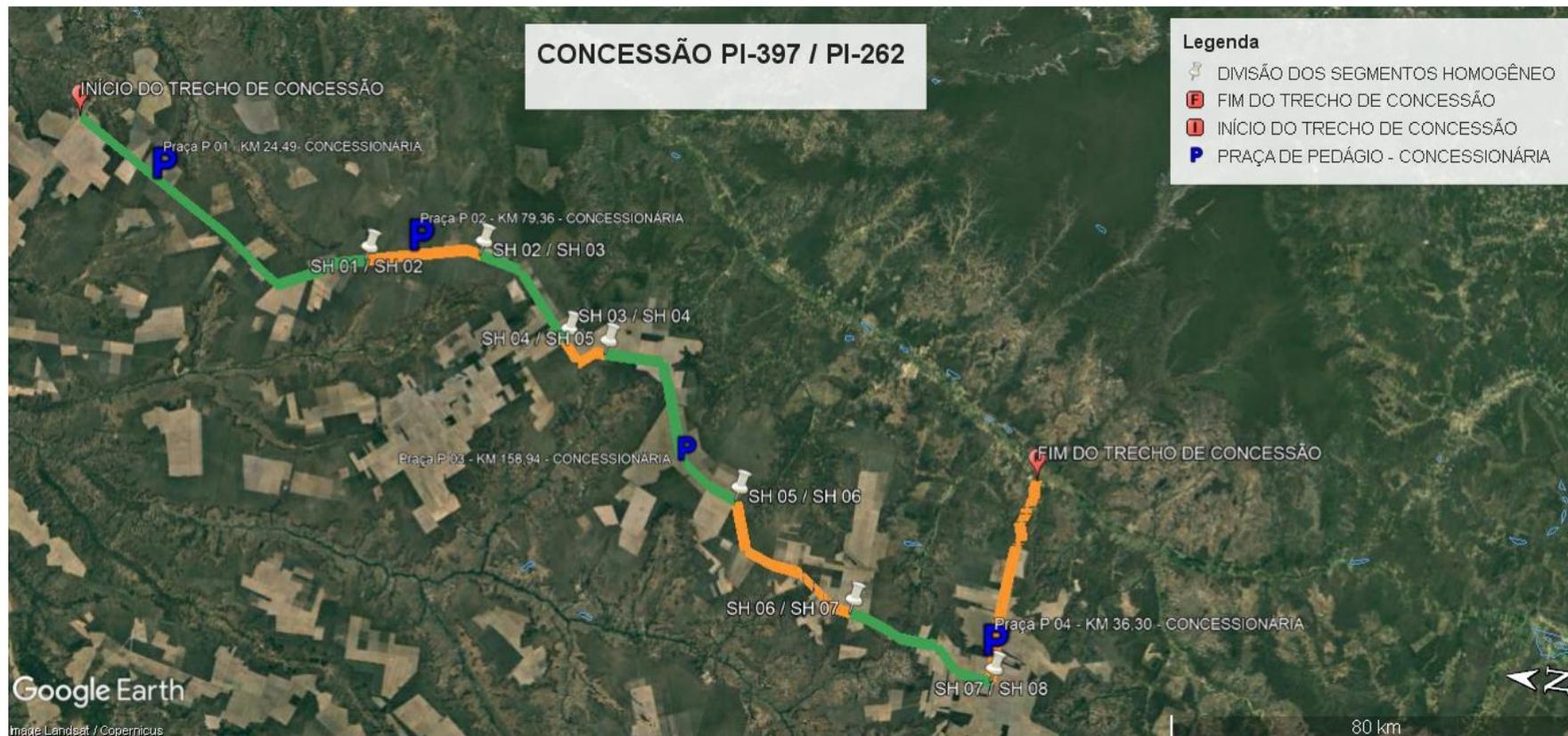


Figura 2 - Imagem de satélite - Estado do Piauí - Concessão PI-397 / PI-262

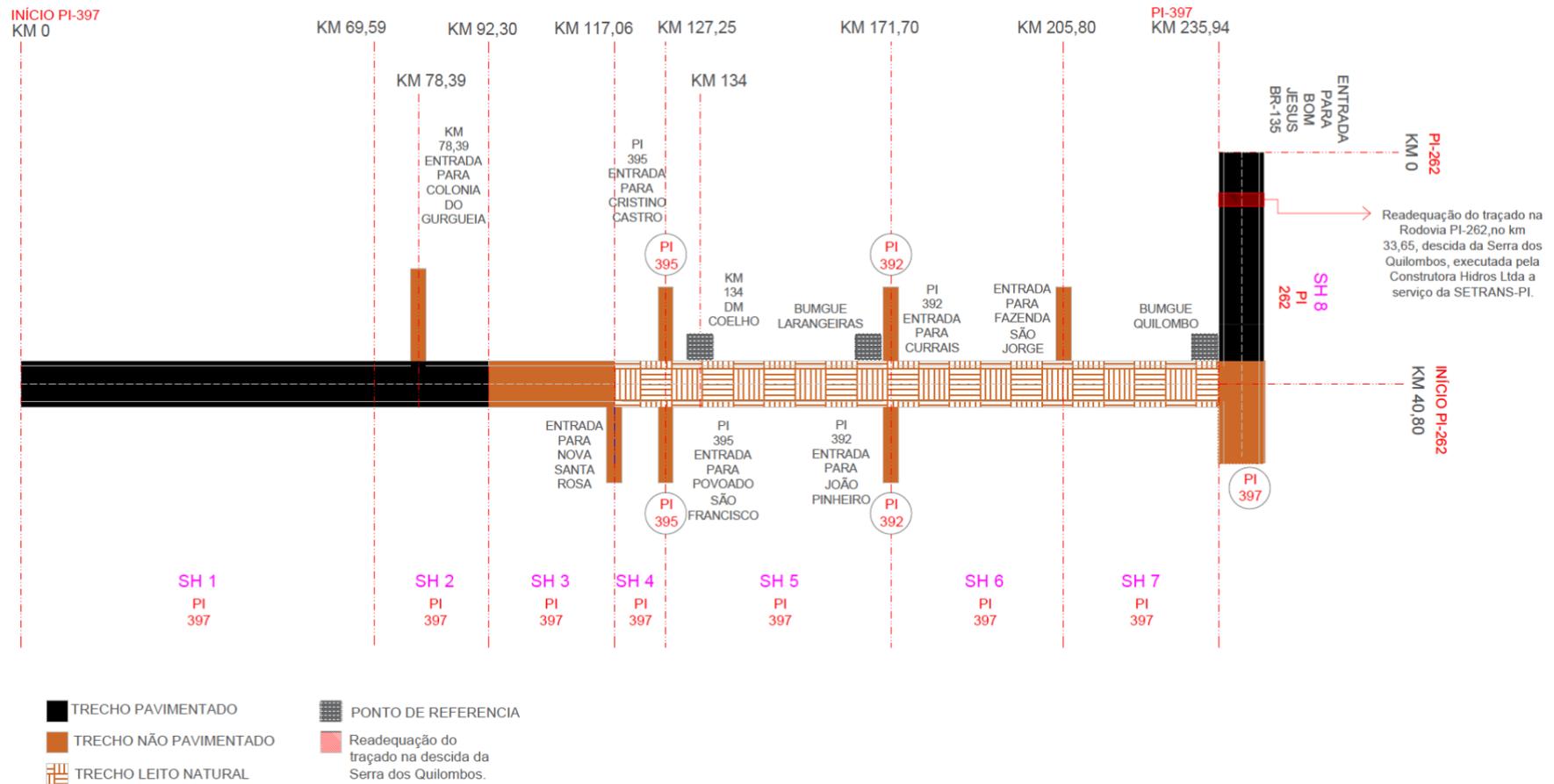


Figura 3 - Diagrama Linear da Concessão PI-397 / PI-262 Trecho 01, Trecho 02 e Trecho 03

**FUNÇÕES GERENCIAIS**

## 2. FUNÇÕES GERENCIAIS

### 2.1 Dados Contratuais

O **Consórcio EVVIA ICO** foi contratado pela **GRÃOS DO PIAUÍ CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS SPE S.A**, para a Prestação de Serviços de Verificação Independente, conforme dispositivos constantes no **Contrato de Parceria Público-Privada nº 03/2021**, com total autonomia e independência, sem qualquer espécie de subordinação ao Contratante ou ao Poder Concedente.

O **Consórcio** atua no interesse do Poder Concedente - DER/PI, como Verificador Independente para o desenvolvimento de estudos e análises técnicas, no apoio à fiscalização e acompanhamento da Concessão, sob responsabilidade da **GRÃOS DO PIAUÍ CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS S.A.**

O Prazo da Concessão é de 30 (trinta) anos, contados da data de assinatura do Termo de Transferência, que ocorreu no dia 26 de outubro de 2021, tendo sua eficácia condicionada à operacionalização da garantia contratual, o que ocorreu no dia 28 de dezembro de 2021, marcando assim o início da eficácia da concessão.

O objeto do contrato de Concessão é composto pelos trechos rodoviários:

- Rodovia PI 397 – Entrº PI 247/ BR 324 (p/Sebastião Leal) ao Entrº PI 262 (Estrada Palestina), com extensão de 236,00 km.
- Rodovia PI 262 - Entrº PI 397 (km 236,00) ao Entrº BR 135 (p/ Bom Jesus), com extensão de 40,80 km.

Fazem parte desse Programa de Concessão Patrocinada (PPP) todos os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas futuras áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão. Patrocinada (PPP).

Na Tabela 1, apresenta-se um breve resumo do histórico do procedimento licitatório que deu origem ao Contrato de Concessão e o resumo das principais informações contratuais.

<b>Informações do Contrato de Concessão</b>	
<b>Nome de Referência do Projeto</b>	Rodovia Transcerrados
<b>Escopo</b>	Prestação dos serviços públicos de construção, conservação, recuperação, manutenção, implantação de melhorias e operação rodoviária
<b>Rodovias</b>	PI 397 – Transcerrados e PI 262 – Estrada Palestina
<b>Extensão do Trecho</b>	276,80 km
<b>Prazo de Concessão</b>	30 anos
<b>Data de publicação da Concorrência Pública Nº 003/2020 – SUPARC</b>	23/02/2021
<b>Entrega dos envelopes das Propostas</b>	27/05/2021
<b>Sessão Pública do Leilão (B3 S.A.)</b>	28/05/2021
<b>Data de Assinatura do Contrato de Concessão</b>	26/07/2021
<b>Data de Assinatura do Termo de Transferência do Sistema Rodoviário</b>	26/10/2021
<b>Data do início da eficácia da concessão</b>	28/12/2021
<b>Concessionária</b>	Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias SPE S.A
<b>Investimentos Previstos</b>	R\$ 650.049.692,73
<b>Taxa Interna de Retorno (TIR)</b>	9,20% a.a.
<b>“Payback” (ref. ao tempo de retorno)</b>	13 anos

O Contrato de Verificador Independente tem vigência de 5 (cinco) anos, prorrogável mediante aditivo após manifestação das partes, contados a partir da data da assinatura em 22 de outubro de 2021.

Em 17/01/2022 foi assinado o 1º Termo Aditivo ao contrato deste Verificador Independente para alteração da qualificação da parte contratada e da Clausula Oitava – Do preço de contrato, o qual foi encaminhado pelo Verificador por meio do Ofício nº 006/2022/VI\_PI397.

## 2.2 Caracterização do Sistema Rodoviário

A concessão em questão (PPP) é composta por vias pavimentadas e em leito natural, inseridas nas Rodovias PI-397 Transcerrados e PI-262 Estrada Palestina do Estado do Piauí, incluindo todos os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas futuras áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas.

Os dados sobre as condições dos Componentes Rodoviários foram inicialmente apresentados em caráter informativo, durante o período de licitação. Após a assinatura do Contrato a Concessionária apresentou o Cadastro Georreferenciado da Situação Atual dos Componentes Rodoviários, acompanhado do Levantamento Visual Contínuo (LVC), o que permitiu ter uma informação atual e precisa da situação dos elementos que compõem o trecho concessionado.

A seguir, na Tabela 2 estão definidos os Segmentos Homogêneos das rodovias Transcerrados e Palestina, que serão utilizados para a avaliação do desempenho e monitoramento geral da CONCESSÃO PATROCINADA (PPP).

Tabela 2 - Segmentos Homogêneos

SEGMENTOS HOMOGÊNEOS							
SH	ROD.	LOCAL DE INÍCIO	LOCAL DE FIM	INÍCIO (km)	FIM (km)	Tipo	EXT. (km)
1	PI-397	Entr. PI-347/BR-324 (p/ Sebastião Leal)	Divisa dos Municípios Uruçuí/Sebastião Leal	0,00	69,59	Pav.	69,6
2	PI-397	Divisa dos Municípios Uruçuí/Sebastião Leal	Fim Pavimentação (Atual)	69,59	92,30	Pav.	22,7
3	PI-397	Fim Pavimentação (Atual)	Entr. Acesso Distrito de Nova Santa Rosa	92,30	117,06	Não Pav.	24,8
4	PI-397	Entr. Acesso Distrito de Nova Santa Rosa	Entr. PI-395	117,06	127,25	Não Pav.	10,2
5	PI-397	Entr. PI-395	Entr. PI-392	127,25	171,70	Não Pav.	44,5
6	PI-397	Entr. PI-392	Divisa dos Municípios Currais/Bom Jesus	171,70	205,80	Não Pav.	34,1
7	PI-397	Divisa dos Municípios Currais/Bom Jesus	Entr. PI-262 (Estrada Palestina)	205,80	235,94	Não Pav.	30,1
8	PI-262	Entr. PI-397 (km 236)	Entr. BR-135 (p/ Bom Jesus)	0,00	40,80	Pav.	40,8
<b>Extensão Total (km)</b>							<b>276,80</b>

Vale ressaltar que os segmentos que se encontram em leito natural (Não Pav. no quadro acima), totalizando uma extensão de 143,70 km, deverão ser pavimentadas no prazo máximo de 2 (dois) anos pela Concessionária, a contar da transferência do sistema rodoviário<sup>1</sup>, sendo que estes trechos, não pavimentados, só terão seu início da cobrança de pedágio liberada após estarem pavimentados, trazendo com isso melhor trafegabilidade e segurança para os usuários.

Referente às praças de pedágio, o PER estabelece o prazo de até o 5º mês de concessão para apresentação, pela Concessionária, do relatório contendo o cálculo do número de cabines e o projeto funcional das Praças de Pedágio, no qual deverá ser definida a localização exata de cada uma delas, para a “Não Objeção” do DER/PI.

A Concessionária, por sua vez, optou por antecipar a entrega desses documentos para o 2º mês de concessão, tendo apresentado no dia 10 de fevereiro

<sup>1</sup> O Termo de Transferência Rodoviária passou a ter total eficácia em 28 de dezembro de 2021, após terem sido satisfeitas todas as condições para tal, marcando nessa data o início da eficácia da concessão.

de 2022, através do Ofício GP/DP/22020901, a localização, dimensionamento e Projeto Funcional das Praças de Pedágio e demais Edificações.

A localização das praças de pedágio, bem como os demais itens, apresentados no Ofício GP/DP/22020901, foram objeto de análise desse Verificador Independente, conforme detalhado nos relatórios anteriores, referente aos meses de fevereiro e março de 2022 e nos ofícios n. 010/2022/VI\_PI397 e n. 012/2022/VI\_PI397.

De posse de todas as informações e no uso de suas atribuições, conforme Contrato de Concessão e PER, o DER/PI emitiu em 06 de abril de 2022 o ofício nº 146/2022/DER-PI/DGE, em que dá a “Não Objeção” aos projetos revisados pela concessionária.

A seguir, é apresentada na Tabela 3, as localizações das 4 (quatro) praças de pedágio, conforme proposto pela Concessionária e que foram objeto de “Não Objeção” pelo DER/PI.

**Tabela 3 - Localização das praças de pedágio sugeridas pelo PER e pela Concessionária**

Praças	Rodovia	Município	Localização (km)
Praça 1	PI-397	Uruçui	24,49
Praça 2	PI-397	Sebastião leal	79,36
Praça 3	PI-397	Currais	158,94
Praça 4	PI-262	Bom Jesus	36,30

Passa-se agora à fase de avaliação dos projetos referentes aos Segmentos Homogêneos não pavimentados. A Concessionária apresentou em 19 de maio de 2019, através do Ofício GP/DP/22051902, o projeto executivo das obras de ampliação e melhoramento da rodovia, relativo ao Segmento 03. Os documentos apresentados estão agora sob análise deste Verificador Independente.

### 2.3 Papel do Verificador Independente

O Verificador Independente tem o papel intrínseco de trazer lisura e independência quanto aos interesses das partes envolvidas no Contrato de Parceria Público-Privada nº 03/2021.

Desta forma o papel do VERIFICADOR consiste na avaliação de desempenho do concessionário de forma transparente, conferindo imparcialidade ao processo, ao mesmo tempo em que preserva o interesse público. Fica sob sua responsabilidade o cálculo mensal do montante de Contraprestação Pecuniária a ser repassada ao CONCESSIONÁRIO pelo PODER CONCEDENTE.

Além de atuar como elemento de apoio adicional para o poder público, a verificação independente gera mais valor para o Poder Concedente, contribuindo para uma gestão eficaz dos contratos e a boa comunicação entre as partes, reduzindo atritos e garantindo a efetividade do serviço prestado ao cidadão em uma concessão.

Com transparência e independência, o Verificador Independente monitora a qualidade do serviço prestado pelo Concessionário, medindo periodicamente os indicadores de desempenho previstos no PER, no seu **Item 5.7 – Sistema de Aferição dos Indicadores**.

Além da economia gerada pela garantia de eficiência da Verificação Independente dos serviços do Concessionário, a medição dos indicadores gera uma **Nota de Desempenho** que, aplicada aos termos descritos no item 5.7.1 do PER, pode resultar em redução no valor da Contraprestação estabelecida na cláusula 8 do contrato de concessão nº 003/2021.

É também seu papel promover o constante alinhamento entre as partes, assegurando a integração e o fluxo racional de comunicação, atuando de forma transparente e consistente na aferição do desempenho e realizando a gestão de pleitos por meio de suporte técnico em casos de divergência entre as partes.

Para evitar a assimetria de informações, durante todo o prazo do Contrato de CONCESSÃO PATROCINADA (PPP), as partes envolvidas, sendo elas PODER CONCEDENTE (DER/PI), CMOG, CONCESSIONÁRIO e VERIFICADOR INDEPENDENTE, devem ter como princípio básico o compartilhamento, com cópia para todas as partes, de todos os projetos, correspondências, comunicados, atas de reuniões, pareceres, decisões e outras atinentes ao Contrato.

Por fim, o Verificador Independente deve suportar tecnicamente eventuais ajustes nos pagamentos do Concessionário, sempre assegurando a remuneração justa, como também assessorar o PODER CONCEDENTE nos procedimentos de análise de faturas, aportes para reembolso de itens patrimoniais, de compartilhamento das receitas decorrentes dos projetos associados ou ganhos econômicos e de reequilíbrio econômico financeiro, este nos termos do PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIÁRIO – PER e do Contrato de Parceria Público-Privada nº 03/2021 que trata da Repartição de Riscos e Mecanismos de Reequilíbrio Econômico-Financeiro.

## 2.4 Atribuições do VI

Constitui atribuição do Verificador Independente a execução dos serviços previstos no Plano de Exploração Rodoviário da Concessão da PI-397/PI-262, (Anexo do II Edital), notadamente, os seguintes:

- Apoio ao Poder Concedente na transferência do Sistema Rodoviário;
- Análise dos projetos básicos e executivos apresentados pela CONCESSIONÁRIA;
- Análise dos cronogramas físico-financeiros das obras de ampliação e melhorias;
- Desenho dos processos para monitoramento e controle do desempenho da CONCESSIONÁRIA;
- Desenvolvimento dos modelos de relatórios a serem apresentados pela CONCESSIONÁRIA durante o contrato;
- Identificação de sistemas, plataformas e tecnologias para monitoramento dos indicadores de desempenho;
- Desenvolvimento ou aquisição de software para acompanhamento de todos os dados da concessão patrocinada (PPP),
- Manutenção e acompanhamento da evolução do ferramental desenvolvido ao longo do contrato para fins de monitoramento;
- Desenvolvimento de manuais de uso e apostilas técnicas;
- Criação de painel de controle para gestão de indicadores;

- Monitoramento dos indicadores definidos no PER;
- Levantamento de campo no mínimo 2 (duas) vezes ao ano dos indicadores: IRI, trilha de roda, retro refletância de sinalização horizontal e vertical, área trincada no pavimento, drenagem subterrânea e todos os outros indicadores previstos nesse PER;
- Mensalmente serão avaliados em campo os indicadores de buracos e placas no pavimento, drenagem superficial, contagem de placas e os parâmetros gerais;
- Monitoramento do volume de tráfego da rodovia, com avaliação dos resultados dos contadores de tráfego instalados na rodovia juntamente com as informações das praças de pedágio;
- Participação em comissão de recebimento dos trabalhos iniciais, da autorização para cobrança de pedágio, dos serviços de recuperação;
- Participação em comissão de recebimentos das obras de ampliação e melhorias com levantamento em campo dos indicadores de qualidade previstos nesse PER;
- Elaboração de relatórios de vistoria, e relatórios de análises técnicas subsidiando o Poder Concedente DER/PI na emissão das “Não Objeção” previstas nesse PER;
- Cálculo e emissão das Notas de Desempenho;
- Cálculo e emissão do Valor da Contraprestação Mensal a ser paga pelo Poder Concedente ao Concessionário;
- Cálculo anual da atualização monetária da tarifa de pedágio;
- Cálculo das revisões extraordinárias da tarifa de pedágio;
- Análise de pleitos da CONCESSIONÁRIA com levantamento de dados, causas internas e externas do pleito, estudos de engenharia, estudos de viabilidade econômico-financeira, análise de sensibilidade das variáveis e finalmente emissão de relatórios conclusivos com definição de ações para o Poder Concedente e CONCESSIONÁRIA;
- Identificação dentro ou fora da Matriz de Riscos, dos riscos associados à concessão patrocinada (PPP), analisando consequências e priorizando soluções, prevenindo ou minimizando eventuais consequências indesejadas ao contrato;

- Desenvolvimento de estudos de capacidade e nível de serviço para verificação da necessidade de implantação de intervenções condicionadas;
- Análise do Plano de Segurança Rodoviário (PSR) e do Plano de Gestão Ambiental apresentados pela CONCESSIONÁRIA;
- Acompanhamento das ações da CONCESSIONÁRIA referentes a esses dois projetos elencando os benefícios obtidos;
- Elaboração de estudos para a revisão dos indicadores de desempenho estratégicos ao longo do contrato;
- Análise dos pedidos de reequilíbrios econômico-financeiros e dos aditamentos contratuais.

## 2.5 Estrutura Organizacional

O Consórcio Evvia ICO, que atua como Verificador Independente, conta com equipes específicas para cada tipo de serviço contratado, constituídas por profissionais especializados em suas áreas de atuação, contando, quando necessário, com o suporte e apoio das empresas integrantes do Consórcio e de Consultores Especializados.

A Figura 4 a seguir descreve a estrutura organizacional proposta para a execução dos serviços:

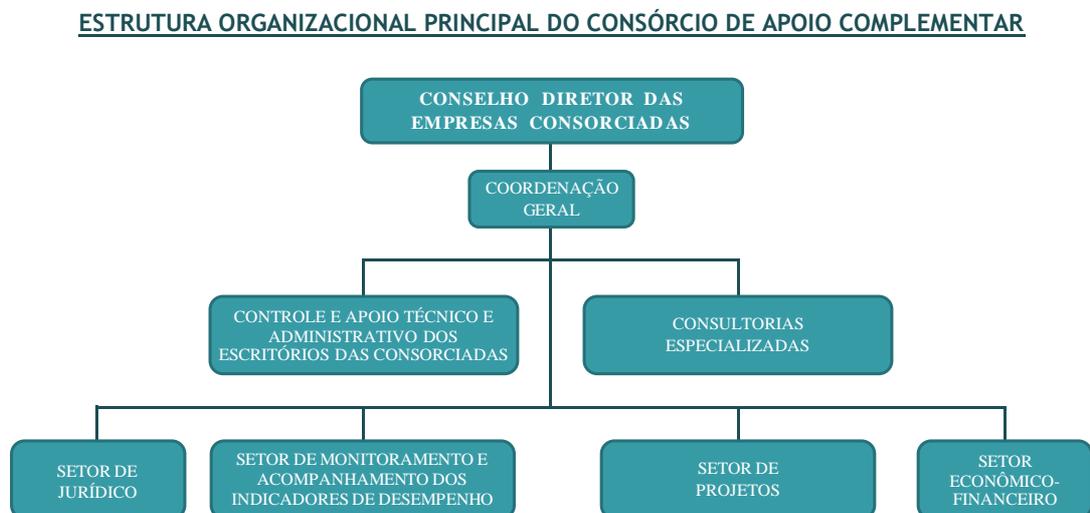


Figura 4 - Estrutura Organizacional Principal do consórcio de apoio complementar

Na Tabela 4 constam os profissionais que fazem parte do quadro técnico do Consórcio EVVIA ICO:

Tabela 4 - Composição da equipe do Verificador Independente

<b>COMPOSIÇÃO DA EQUIPE</b>				
<b>NOME</b>	<b>FORMAÇÃO</b>	<b>FUNÇÃO</b>	<b>ÓRGÃO DE CLASSE</b>	<b>Nº REGISTRO PROFISSIONAL</b>
Marcos Catalano Corrêa	Engenheiro Civil	Coordenador Geral	CREA-SP	5060340611/D-SP
Diogo Menezes Souza	Engenheiro Civil	Coordenador Técnico Operacional	CREA-GO	15926/D-GO
Manoel Jorge Axkar de Saboia Campos	Administrador e Economista	Consultor Econômico-Financeiro		
Ari Cristiano Raimundo	Engenheiro da Computação	Consultor em Tecnologia da Informação	CREA-PR	96352/D-PR
Isadora Chansky Cohen	Advogada	Consultora Jurídica	OAB-SP	325403-SP
Luísa Almeida Dubourcq Santana	Advogada	Consultora Jurídica	OAB-PE	35162-PE
Eduardo Medina Schutt	Administrador Público	Consultor em Gestão		
Érika Paim Pimenta Guerra	Administradora	Apoio Técnico	CRA-MT	MT-07405
Dhrielly D'Anka Dladmylla Leal da Silva	Engenheira Civil	Apoio Técnico	CREA-PI	1920188800/P-PI
Daniela Argenta	Engenheira Civil	Apoio Técnico	CREA-MT	1200051866/D-MT
Ana Carolina Sette da Silveira	Advogada	Consultora Jurídica	OAB-MG	404.653-SP
Victor Medeiros	Economista	Consultor econômico-financeiro		
Antonio de Pádua Galeno Patrício Rodrigues	Engenheiro Civil	Apoio Técnico	CREA-PI	20178-PI

## 2.6 Cronograma e Medições

Tabela 5 - Cronograma físico-financeiro do Verificador Independente

 RODOVIA TRANSCERRADOS - ESTRADA PALESTINA CONSÓRCIO														
CRONOGRAMA FISICO-FINANCEIRO*														
CONTRATO:	Contrato de Parceria Público-Privada nº 03/2021						EMPRESA:	CONSÓRCIO EVVIA ICO						
OBJETO:	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA ATUAR COMO VERIFICADOR INDEPENDENTE na fiscalização, aferição do desempenho e impactos socioeconômicos e na qualidade dos serviços prestados no âmbito do Contrato de Parceria Público-Privada nº 03/2021, cujo objeto é a concessão patrocinada dos serviços públicos de construção, conservação, recuperação, manutenção, implantação de melhorias e operação rodoviária dos trechos das Rodovias Transcerrados e Estrada Palestina, para o Governo do Estado do Piauí.						DATA:	31/05/22						
							MEDIÇÃO:	MAIO/2022						
EXTENSÃO:	276,80 km						PERÍODO:	01/05/2022 À 31/05/2022						
SERVIÇO	SITUAÇÃO	MESES	Dec-21	Jan-22	Feb-22	Mar-22	Apr-22	May-22	Jun-22	Jul-22	Aug-22	Sept-22	Oct-22	Nov-22
		DIAS	35	65	95	125	155	185	215	245	275	305	335	365
VERIFICADOR INDEPENDENTE	PREVISTO	2.400.000,00	233.333,33	200.000,00	180.000,00	180.000,00	180.000,00	260.000,00	180.000,00	180.000,00	180.000,00	180.000,00	260.000,00	186.666,67
			9,72%	8,33%	7,50%	7,50%	7,50%	10,83%	7,50%	7,50%	7,50%	7,50%	10,83%	7,78%
	EXECUTADO	1.233.333,33	233.333,33	200.000,00	180.000,00	180.000,00	180.000,00	260.000,00						
			9,72%	8,33%	7,50%	7,50%	7,50%	10,83%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

\*Este cronograma refere-se aos 12 primeiros meses de contrato com vigência total de 60 meses

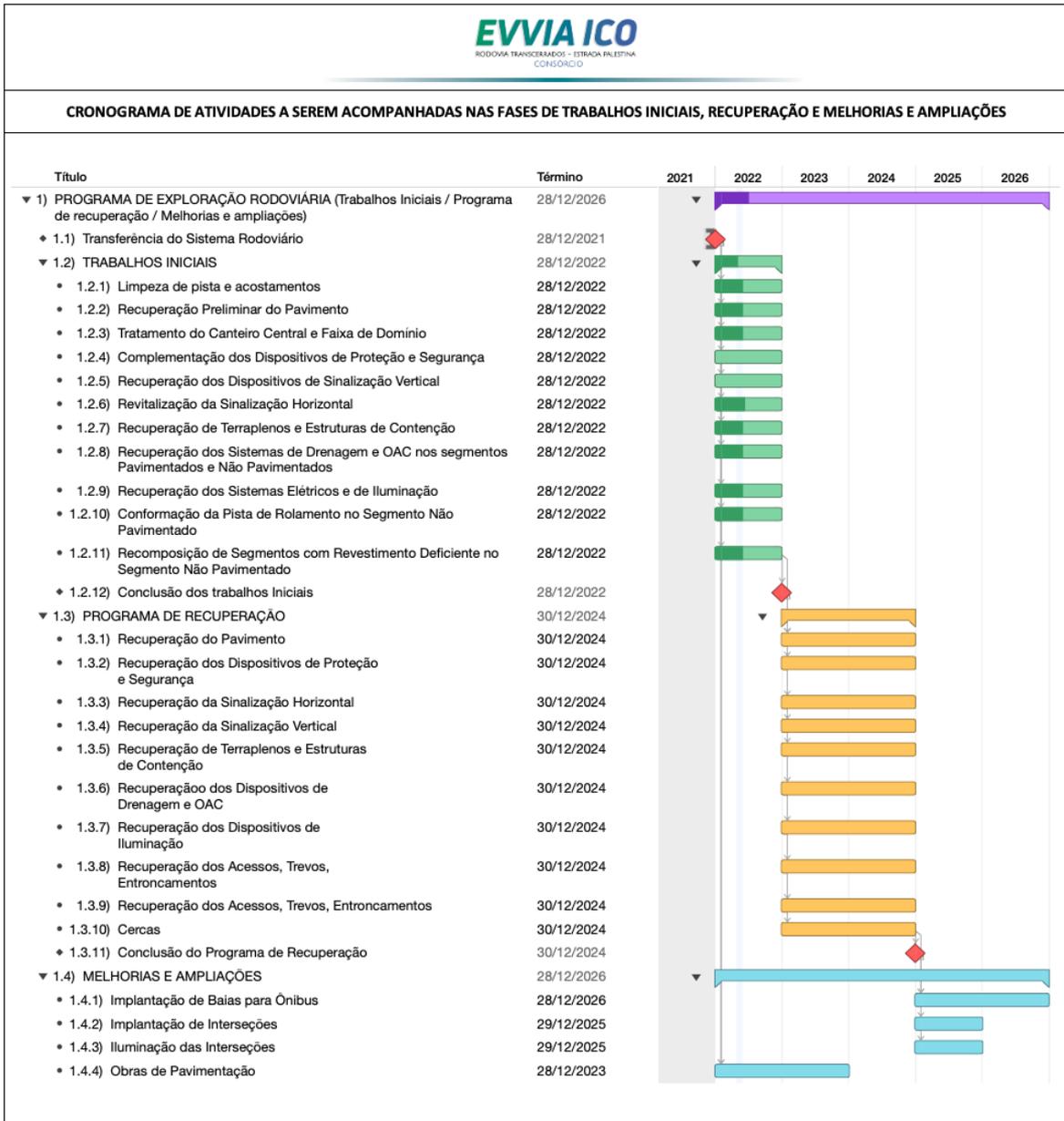


Figura 5 - Cronograma de atividades a serem acompanhadas

## 2.7 Indicadores de desempenho

Ao fim dos Trabalhos Iniciais os indicadores a serem aferidos por este Verificador Independente, separados entre trechos pavimentados e não pavimentados, serão os seguintes:

### 2.7.1 Trechos Pavimentados

Tabela 6 - Indicadores do pavimento para os trechos pavimentados

ELEMENTO	ITEM	INDICADOR DE DESEMPENHO	CRITÉRIO
PAVIMENTO	1	Ausência de buracos, "panelas", deformações plásticas excessivas e corrugações	X
	2	Desnível entre duas faixas de tráfego contíguas	Ausência de 80% da extensão
	3	Porcentagem de área trincada de classe 3 (definidas conforme a norma DNER-TER 01-78)	Menos que 25% da área total da rodovia
	4	Flechas nas trilhas de rodas	Menor que 14 mm
	5	Desnível entre faixa de rolamento e acostamento não pavimentado	Menor que 10 cm
	6	Irregularidade longitudinal máxima	IRI $\leq$ 4,6 m/km
	7	Ausência de buracos, erosões e deformações nos acostamentos	X
	8	Ausência de áreas excessivamente remendadas, na proporção máxima de 20 reparos a cada 1,00 km e 4 reparos a cada 100,00 m	X

Tabela 7 - Indicadores de sinalização e elementos de proteção e segurança para os trechos pavimentados

ELEMENTO	ITEM	INDICADOR DE DESEMPENHO	CRITÉRIO
SINALIZAÇÃO E ELEMENTOS DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA	9	Índice de Retrorefletância na sinalização horizontal (mcd/lux/m <sup>2</sup> )	Cor branca = 100 Cor amarela = 80 (em 100% da extensão)
	10	Ausência de locais com sinalização vertical em desacordo com o CTB e resoluções do CONTRAN	X
	11	Ausência de sinalização vertical e área com índice de retrorefletância inferior ao especificado na NBR 14.644, sendo o índice mínimo de:	80% do valor inicial, para as películas tipo II, III-A, III-B e III-C e 50% do valor inicial para as películas tipo I-A, I-B e IV
	12	Ausência total de sinalização vertical ou a área suja ou danificada	X
	13	Implantação sinalização vertical (regulamentação, advertência, indicativa, educativa) sendo no mínimo a média de 8,00 m <sup>2</sup> por km	40% do total de placas previstas
	14	Instalação das placas indicativas antecedendo as Unidades Operacionais, de serviços ao usuário, postos de polícia, de pesagem e pedágio	X
	15	Ausência de defensas metálicas ou barreiras em concreto danificadas	X
	16	Implantação de marcos quilométrico em toda a extensão da rodovia	X
17	Implantação de tachas refletivas na rodovia	Nas interseções	

Tabela 8 - Indicadores de drenagem e obras de arte correntes para os trechos pavimentados

ELEMENTO	ITEM	INDICADOR DE DESEMPENHO	CRITÉRIO
DRENAGEM E OBRAS DE ARTE CORRENTES	18	Ausência total de elemento de drenagem ou OAC com necessidade de recuperação ou substituição emergencial, garantidas as condições funcionais do sistema e impedindo a continuidade progressiva de destruição de seus dispositivos	X
	19	Ausência total de seções com empoçamento de água sobre as faixas de rolamento	X
	20	Ausência total de elemento de drenagem ou OAC sujo ou obstruído	X
	21	Ausência total de problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a rodovia	X

Tabela 9 - Indicadores de canteiro central e faixa de domínio para os trechos pavimentados

ELEMENTO	ITEM	INDICADOR DE DESEMPENHO	CRITÉRIO
CANTEIRO CENTRAL E FAIXA DE DOMÍNIO	22	Ausência total de terraplenos ou obras de contenção com problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a segurança do usuário	X
	23	Funcionamento pleno de todos os elementos de drenagem dos terraplenos e das obras de contenção, limpos e desobstruídos	X
	24	Ausência total de material resultante de deslizamento ou erosões a menos de 4,00m do bordo do acostamento	X
	25	Ausência total de vegetação rasteira nas áreas nobres (acessos, trevos, praças de pedágio e postos de pesagem) com altura superior a 10,00cm numa largura mínima de 10,00 m	X
	26	Ausência total de vegetação rasteira com altura superior a 30,00cm numa largura nunca inferior a 4,00m a partir do bordo dos acostamentos	X
	27	Ausência total de vegetação rasteira com altura superior a 30,00 cm no Canteiro Central	X
	28	Ausência total de vegetação rasteira com altura superior a 30,00 cm no entorno das Obras de Arte Correntes presentes na faixa de domínio	X
	29	Execução de serviços de roçada e poda em toda a extensão e largura da faixa de domínio, de cada lado da rodovia, com periodicidade mínima de 2 (duas) vezes por ano (roçada de cerca a cerca)	X
	30	Ausência total de vegetação que afete a visibilidade dos usuários ou causa perigo à segurança de tráfego ou das estruturas físicas, ou vegetação que esteja morta ou, ainda, afetada por doença	X
	31	Todas as cercas da rodovia deverão ser reposicionadas, complementadas e recuperadas	10% da extensão

## 2.7.2 Trechos Não Pavimentados

Tabela 10 - Indicadores de edificações e instalações operacionais para os trechos não pavimentados

ELEMENTO	ITEM	INDICADOR DE DESEMPENHO	CRITÉRIO
EDIFICAÇÕES E INSTALAÇÕES OPERACIONAIS	32	Edificações, construídas durante a fase de Trabalhos Iniciais, deverão estar adequadas às funcionalidades e aos padrões de operação requeridos conforme o disposto no PER	X
	33	Edificações atendendo aos padrões de acessibilidade exigidos na Norma NBR 9.050 da ABNT	X

Tabela 11 - Indicador de sistemas elétricos e de iluminação para os trechos não pavimentados

ELEMENTO	ITEM	INDICADOR DE DESEMPENHO	CRITÉRIO
SISTEMAS ELÉTRICOS E DE ILUMINAÇÃO	34	Sistemas elétricos e de iluminação existentes na rodovia totalmente recuperados ou substituídos	X

Tabela 12 - Indicadores de segmentos em leito natural para os trechos não pavimentados

ELEMENTO	ITEM	INDICADOR DE DESEMPENHO	CRITÉRIO
SEGMENTOS EM LEITO NATURAL	35	Ausência de locais com interrupção de tráfego por motivos de chuva	X
	36	Ausência total de obstruções em saídas d'água e OAC	X
	37	Execução de serviços de roçada e poda em toda a extensão e largura de 2,00 m da faixa de domínio, de cada lado da rodovia	X
	38	Implantação de sinalização vertical (placas de regulamentação e advertência) no mínimo 10 (dez) placas em toda a extensão não pavimentada	X

**ATIVIDADES DESENVOLVIDAS**

### 3. ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

#### 3.1 Ações realizadas no mês e seus aspectos jurídicos

Nos relatórios anteriores, as ações realizadas no mês eram apresentadas neste item e os aspectos jurídicos eram detalhados em item separado. De forma a tornar os relatórios mensais mais compreensíveis e melhorar o encadeamento das informações aqui relatadas, a partir de agora as ações realizadas e seus aspectos jurídicos serão abordados no mesmo item.

A planilha abaixo contém o resumo das principais atividades desenvolvidas pelo Verificador Independente ao longo do mês referência do relatório, melhor detalhadas na sequência, juntamente com os aspectos jurídicos pertinentes a cada item.

**Tabela 13 - Resumo das principais atividades desenvolvidas pelo Verificador Independente em maio/22 – Parte 1/3**

AÇÕES PROPOSTAS	STATUS	REFERÊNCIA
Avaliação Visual Mensal do Segmento concessionado, para aferir as condições da estrutura atual da rodovia e as ações já iniciadas.	CONCLUÍDO	Vistoria realizada entre os dias 22/05/2022 à 24/05/2022. Relatório fotográfico e itens constantes nos anexos ao presente relatório.
Software para acompanhamento da Concessão Patrocinada (PPP).	EM ANDAMENTO	Software em fase de testes. O treinamento da equipe técnica irá acontecer nos próximos meses.
Análise do Ofício GP/DP/22041201 enviada pela Concessionária Grãos do Piauí Referente Apresentação de solução técnica para a pré-identificação do processo automático de cobrança, que tem o objetivo de orientar os veículos antes que cheguem à pista AVI, informando ao usuário se ele está ou não autorizado a utilizar a faixa exclusiva.	CONCLUÍDO	Já analisada e uma correspondência, o Ofício Nº 023/2022/VI_P1397, foi emitida pelo Verificador Independente no dia 12/05/2022.
Análise do Ofício GP/DP/22041202 enviada pela Concessionária Grãos do Piauí Referente Apresentação de solução técnica para Sistema de Detecção de Altura na entrada de cada praça de pedágio, nos dois sentidos.	CONCLUÍDO	Já analisada e uma correspondência, o Ofício Nº 024/2022/VI_P1397, foi emitida pelo Verificador Independente no dia 13/05/2022.
Análise do Ofício GP/DP/22041302 enviada pela Concessionária Grãos do Piauí Solicitando a “não objeção” do Verificador Independente e do DER-PI - Dimensionamento da rota dos veículos operacionais e nova localização da BSO /SAU, transferida da Praça de Pedágio P2 para a Praça de Pedágio P3.	CONCLUÍDO	Já analisada e uma correspondência, o Ofício Nº 021/2022/VI_P1397, foi emitida pelo Verificador Independente no dia 10/05/2022.

Tabela 14 - Resumo das principais atividades desenvolvidas pelo Verificador Independente em maio/22 – Parte 2/3

AÇÕES PROPOSTAS	STATUS	REFERÊNCIA
Análise da Documentação Serra do Quilombo - Projetos e Licenciamentos enviada pela SETRANS-PI. E-mail enviado pelo CMOG em 26/05/22 solicitando análise da documentação fornecida pela SETRANS.	EM ANDAMENTO	Em análise atendendo o item 4 - PER.
Análise do Ofício nº 145/SUPARC/2022 enviada pelo Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos (CMOG) / Superintendência de Parcerias e Concessões (SUPARC) Solicitando a suspensão da obrigação de executar os serviços previstos no item 1.1 do PER - Trabalhos Iniciais, especificamente no trecho correspondente a Obra de Readequação de traçado da Rodovia PI-262.	CONCLUÍDO	Já analisada e uma correspondência, o OFÍCIO Nº 019/2022/VI_PI397, foi emitida pelo Verificador Independente no dia 06/05/2022.
Análise do Ofício GP/DP/22042901 enviada pela Concessionária Grãos do Piauí, acerca do informativo sobre pesquisa de tráfego a ser realizada pela empresa Concept – Consultoria Estudos e Projetos de Transporte e Trânsito na PI-247, para Estudo de Tráfego.	CONCLUÍDO	Já analisada e uma correspondência, o OFÍCIO Nº 020/2022/VI_PI397, foi emitida pelo Verificador Independente no dia 06/05/2022.
Análise do Ofício GP/DP/22050401 enviada pela Concessionária Grãos do Piauí, solicitando à Superintendência de Parcerias e Concessões-SUPARC, anuência expressa quanto à Nova Denominação da Acionista B21 – Vetor Participações e Concessões Ltda.	CONCLUÍDO	Já analisada e uma correspondência, o OFÍCIO Nº 022/2022/VI_PI397, foi emitida pelo Verificador Independente no dia 10/05/2022.
Convite ao Sr. Eric Marinho do Nascimento, enquanto Membro do Comitê de Monitoramento e Gestão - CMOG / SUPARC, a participar da Visita Técnica para Verificação dos Trabalhos desenvolvidos pela Concessionária, Vistoria a ser realizada entre os dias 22 e 25 de Maio de 2022	CONCLUÍDO	Convite enviado no OFÍCIO Nº 025/2022/VI_PI397, foi emitida pelo Verificador Independente no dia 13/05/2022.
Análise do Ofício GP/DP/22050402 enviada pela Concessionária Grãos do Piauí, solicitando a aprovação para (i) a realização de acordo extrajudicial de área a ser desapropriada e (ii) emissão do Decreto de Utilidade Pública da área necessária para a implantação da Praça de Pedágio P1, feita pela Concessionária.	CONCLUÍDO	Já analisada e uma correspondência, o OFÍCIO Nº 026/2022/VI_PI397, foi emitida pelo Verificador Independente no dia 20/05/2022.
Análise do Ofício GP/DP/22042001 enviado pela Concessionária Grãos do Piauí Solicitando ao Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos (CMOG) / Superintendência de Parcerias e Concessões (SUPARC) abertura de processo de Reequilíbrio em razão da não obtenção do benefício do REIDI na RFB.	CONCLUÍDO	Já analisada e uma correspondência, o OFÍCIO Nº 027/2022/VI_PI397, foi emitida pelo Verificador Independente no dia 25/05/2022.
Análise do Ofício GP/DP/22051802 enviado pela Concessionária Grãos do Piauí, apresentando uma nova solução técnica para Sistema de Detecção de Altura na entrada de cada Praça de Pedágio, nos dois sentidos.	EM ANDAMENTO	Em análise atendendo o item 4 - PER.

Tabela 15 - Resumo das principais atividades desenvolvidas pelo Verificador Independente em abril/22 – Parte 3/3

AÇÕES PROPOSTAS	STATUS	REFERÊNCIA
Análise do Ofício GP/DP/22052301 E Análise da ERRATA do Laudo de Avaliação Imobiliária Apresentado inicialmente no GP/DP/22050402 enviado pela Concessionária Grãos do Piauí, com finalidade de Determinar o Valor de Mercado para fins de Desapropriação para implantação da Praça de Pedágio P1.	CONCLUÍDO	Já analisada e uma correspondência, o OFÍCIO Nº 029/2022/VI_PI397, foi emitida pelo Verificador Independente no dia 26/05/2022.
Acompanhamento dos serviços de contagem e pesquisa de tráfego realizado pela Concessionária na Rodovia PI-247, com a finalidade de elaboração de estudo de demanda e caracterização de tráfego, conforme demanda emitida pelo CMOG em 04/05/22.	CONCLUÍDO	Acompanhamento realizado entre os dias 10/05/22 e 26/05/22.
Análise Ofício GP/DP/22052601 enviado pela Concessionária Grãos do Piauí, solicitando a emissão do Decreto de Utilidade Pública-DUP para Desapropriação da área necessária para a construção e instalação da Praça de Pedágio P4 .	EM ANDAMENTO	Em análise atendendo o item 4 - PER.
Análise do Ofício GP/DP/22051902 enviado pela Concessionária Grãos do Piauí, acerca do Projeto Executivo das obras de Ampliação e Melhoramento da Rodovia no Segmento Homogêneo 3. (Processo no SEI sob Nº 00016.001039/2022-99) enviado pela Concessionária Grãos do Piauí.	EM ANDAMENTO	Em análise atendendo o item 4 - PER.

### 3.1.1 Vistorias Realizadas

Como previsto na proposta técnica elaborada pelo Verificador Independente, ao final de cada um dos meses de contrato, será apresentado aos envolvidos no Contrato de concessão **Relatório Geral de Verificação**, além de relatórios de vistorias periódicas no trecho concedido e a avaliação de desempenho da concessionária de forma transparente.

Sendo assim, foi realizada, no período de 22 a 24 de maio de 2022, com participação do CMOG, vistoria in loco no trecho concedido, conforme abaixo descrito:

- Vídeo registro da condição atual da rodovia;
- Registro fotográfico da condição atual da rodovia;

- Identificação das intervenções realizadas pela concessionária durante o mês de maio/2022;
- Identificação das frentes de serviços mobilizadas;
- Identificação obras em execução por terceiros no trecho concessionado;
- Reunião com a Concessionária;
- Avaliação dos segmentos intervencionados pela concessionária desde o início das atividades;

Dada a importância e complexidade do assunto em questão, realizou-se sua descrição e detalhamento por meio do Item 4 – Vistoria Técnica deste relatório.

### **3.1.2 Software para acompanhamento da concessão**

Conforme definido pelo PER, faz parte do escopo deste Verificador Independente a identificação de sistemas, plataformas e tecnologias para monitoramento dos indicadores de desempenho, incluindo a coleta, arquivamento e disponibilização de dados e informações referentes aos índices.

Assim, conforme descrito nos relatórios anteriores, este Verificador Independente tem atuado em duas frentes: (i) desenvolvimento de um software para monitoramento de indicadores e (ii) aquisição de software comercial para atendimento aos pré-requisitos do PER.

A primeira frente é o desenvolvimento de um software, capaz de realizar o monitoramento dos indicadores estabelecidos no PER, bem como a sua evolução ao longo do período da Concessão. Este Verificador acredita que o desenvolvimento de um software, por ser uma solução desenhada contemplando as especificidades desta Concessão, atenderá às demandas do PER e dos agentes contratuais com informações de maior qualidade e acuracidade.

A segunda frente em que este Verificador trabalha, é a aquisição de software comercial de forma a atender aos pré-requisitos do PER, como acompanhamento dos dados da Concessão Patrocinada (PPP), coleta de dados nas vistorias,

monitoramento dos indicadores de desempenho e painel de controle para gestão de indicadores. Essa frente, por se tratar de uma solução mais rápida, visa atender a esses pré-requisitos já nos primeiros monitoramentos, que se iniciam ao final da fase Trabalhos Iniciais, ou seja, entre 7 (sete) e 12 (doze) meses a partir da Transferência do Sistema Rodoviário.

Nos próximos meses será iniciada a fase de treinamento da equipe técnica para manuseio e operação do software a ser utilizado na coleta de informações em campo e medição de indicadores.

### **3.1.3 Nova denominação de acionista da Concessionária**

A Concessionária solicitou, através do Ofício GP/DP/22050401, enviado em 04 de maio de 2022, anuência expressa quanto à nova denominação da sua acionista de B2I para Vetor Participações e Concessões Ltda.

Após análise das informações apresentadas no Ofício em referência, este Verificador emitiu o Ofício Nº 022/2022/VI\_PI397, em 10 de maio de 2022, em que informa que a promoção das modificações do quadro societário da SPE não afronta qualquer norma contratual e atesta que as solicitações requeridas no Ofício GP/DP/2205401, estão em consonância com o disposto na subcláusula 46.1.2 do Contrato de Concessão.

O Poder Concedente, por sua vez, através do Ofício 175/2022/SUPARC, manifestou ciência e anuência quanto à cisão do acionista B2I e constituição de nova sociedade.

### **3.1.4 Desapropriação de área necessária para implantação da Praça P1**

Em 04 de maio de 2022, a Concessionária enviou o Ofício GP/DP/22050402 ao CMOG, com cópia para a SUPARC e para o Verificador Independente, em que solicita aprovação para: (i) a realização de acordo extrajudicial de área a ser desapropriada e (ii) emissão do Decreto de Utilidade Pública da área necessária

para a implantação da Praça de Pedágio P1. Ato contínuo, o CMOG/SUPARC solicitou a este Verificador Independente manifestação acerca das solicitações feitas pela Concessionária no referido ofício.

Após análise dos pontos elencados pela Concessionária no Ofício, e tendo considerado os seguintes pontos:

- a) No que tange às questões de cunho formal, o Contrato de Concessão estabelece na Cláusula 23.4<sup>2</sup>, que compete à Concessionária a realização das desapropriações necessárias à prestação dos serviços objeto da concessão, às suas expensas, responsabilidade e em observância à legislação aplicável e à utilização das verbas previstas no Programa de Exploração Rodoviária – PER.
- b) No que tange aos procedimentos a serem seguidos, a Concessionária deve iniciar a fase executória da desapropriação, cabendo ao governo do Estado do Piauí a responsabilidade pela emissão do Decreto de Utilidade Pública, para fins de desapropriação dos imóveis necessários à realização do objeto da Concessão, nos termos da Cláusula 23.2<sup>3</sup> do Contrato.
- c) Em relação aos custos destinados à desapropriação, a Cláusula 23.4.2<sup>4</sup> confere à Concessionária a responsabilidade pela sua assunção. Na hipótese de acordo com o terceiro indenizado, o pagamento pela Concessionária fica condicionado à previa aprovação do valor pelo Poder Concedente, por meio do CMOG, o qual deverá se pronunciar sobre a aprovação ou não da quantia acordada, no prazo de 30 dias, mediante

---

2 **23.4.** As desapropriações e a instituição de servidões administrativas, quando necessárias à prestação do serviço objeto da CONCESSÃO serão efetuadas pela Concessionária, às suas expensas e sob sua responsabilidade, com obediência às disposições da legislação aplicável, observando-se a utilização das verbas previstas no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIÁRIO.

3 **23.2.** Para a realização, pela Concessionária, da fase executória da desapropriação, será de responsabilidade do governo do ESTADO DO PIAUÍ a emissão de Decreto declarando a utilidade pública para fins de desapropriação dos imóveis necessários à realização do objeto da CONCESSÃO.

4 **23.4.2.** Todos os custos destinados à desapropriação serão arcados pela Concessionária, caso seja necessário.

apresentação de laudo de avaliação subscrito por profissional habilitado (Cláusula 23.7<sup>5</sup> do Contrato).

Este Verificador entendeu que a Concessionária atendeu a todas as questões de natureza formal necessárias à realização do processo de desapropriação. Em relação à análise técnica do Laudo de Desapropriação apresentado, este Verificador pontuou que:

- d) o laudo apresentado pela Concessionária, cumpre os requisitos mínimos descritos no item 11 – Relatórios Técnicos de Avaliação da Publicação IPR – 746 – Diretrizes Básicas para Desapropriação do DNIT, que dispõe sobre as condições mínimas exigidas para a elaboração dos relatórios técnicos. Esses requisitos estão igualmente listados no item 9 – Apresentação do Laudo de Avaliação da norma NBR 14653-1:2019.
- e) Por se tratar de um laudo de um único imóvel a ser desapropriado, a própria nota técnica nº 08/2016/CGDR/DPP que orienta quanto ao conteúdo e estrutura mínima que devem compor os relatórios Genéricos de Valores – RGV's, abre a possibilidade de dispensa do RGV com apresentação de laudos completos.
- f) A Adoção do método Comparativo de Dados do Mercado é adequada devido à homogeneidade quanto ao uso econômico dos imóveis da região, trazendo, conseqüentemente, maior representatividade para a amostra considerada, indo ao encontro do estabelecido no item 6.4.2 – Aspectos qualitativos, alínea “a” da NBR 14653-1:2019, que estabelece que na fase de coleta de dados convém buscar dados de mercado com atributos mais semelhantes possíveis aos do bem avaliado.

Por fim, para melhor compreensão do laudo, este Verificador solicitou: (i) esclarecimentos quanto à divergência em relação ao número de imóveis da

---

5 23.7. O pagamento pela Concessionária ao terceiro desapropriado, quando realizado por via extrajudicial, ou seja, por acordo entre a Concessionária e o terceiro indenizado, fica sujeito à prévia aprovação do seu valor pelo PODER CONCEDENTE, através do CMOG, que se pronunciará acerca da aprovação no prazo de 30 dias, contra a apresentação, pela Concessionária, de laudo de avaliação subscrito por profissional habilitado.

pesquisa de mercado utilizados no estudo, (ii) informações mais detalhadas acerca da confrontação dos dados de oferta com dados de transações, conforme recomendado pelo DNIT e definição do fator de oferta, (iii) justificar o intervalo adotado ou informar a referência utilizada para adoção do fator de ponderação em 30%.

As solicitações de esclarecimento feitas por este Verificador foram endereçadas pela Concessionária e respondidas através do Ofício GP/DP/22052301, de 23 de maio de 2022, em que encaminha ERRATA do laudo de avaliação apresentado inicialmente no Ofício n. GP/DP/22050402. A Concessionária pontuou que: (i) em relação à quantidades de imóveis com características intrínsecas e extrínsecas semelhantes ao avaliado considerados no estudo, deveria ser considerado o número de 4 (quatro) conforme apresentados nas tabelas, corrigindo o texto do parágrafo que indicava o número de 8 (oito), (ii) informou que o fator de redução adotado de 10% foi baseado em doutrinas, uma vez que não foi possível o comparativo dos valores de oferta com valores de transação, (iii) informou que o fator de ponderação teve amplitude corrigida para 15% (quinze por cento) conforme campo A5 da NBR 14653-3.

Com base no exposto, este Verificador entendeu que foram atendidos os critérios estabelecidos no IPR – 746 – Diretrizes Básicas para Desapropriação do DNIT, e na Norma Brasileira de Avaliação de Bens NBR 14653, tendo emitido o Ofício Nº 029-2022-VI\_PI397, em 26 de maio de 2022, nesse sentido.

### **3.1.5 Desapropriação de área necessária para implantação da Praça P4**

Em 26 de maio de 2022, a Concessionária enviou o Ofício GP/DP/22052601 ao CMOG, com cópia para a SUPARC e para o Verificador Independente, em que solicita emissão do Decreto de Utilidade Pública da área necessária para a implantação da Praça de Pedágio P4, informando ainda que a matrícula do imóvel do qual será destacada a área necessária para implantação da praça está bloqueada.

A solicitação feita pela Concessionária está sob análise deste Verificador, que emitirá manifestação sobre o tema em breve.

### **3.1.6 Solicitação da Concessionária para Reequilíbrio Financeiro do Contrato**

Em 20 de abril de 2022, através do Ofício GP/DP/22042001, a Concessionária apresentou requerimento de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em razão de possíveis prejuízos causados pelo atraso na análise da Receita Federal do Brasil sobre o processo de enquadramento no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI, tendo registrado e pleiteado que “todos os valores investidos a partir de abril de 2022, que estiverem enquadrados no benefício REIDI, sejam objeto de reequilíbrio futuro”, à medida que “irá desembolsar os valores referentes a PIS e COFINS não previstos em seu Plano de Negócios”.

No referido ofício, a Concessionária apresentou o encadeamento de fatos desde o início do processo para enquadramento do Projeto de Investimentos em Infraestrutura no Setor de Transportes – Rodovia, no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI, remontando ao dia 28 de outubro de 2021, quando a Concessionária protocolou solicitação na AGRESPI - Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados do Estado do Piauí, para emissão de declaração técnica que atestasse que os custos do projeto foram estimados levando-se em consideração a suspensão prevista no art. 2º do Decreto n. 6.144/2007, inclusive para o cálculo de preços, tarifas, taxas ou receitas permitidas, nos termos do inciso I, §1º do art. 6º do referido Decreto.

Ainda de acordo com a Concessionária, após a emissão da Declaração/AGRESPI 01/2021 e a posterior aprovação, pela Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério de Infraestrutura, do enquadramento do Projeto em tela no REIDI (no dia 22/12/2021), foi protocolada na Receita Federal do Brasil, Solicitação de Habilitação ao REIDI, sob o número 13075.004659/2022-27 (13/01/2022).

No mesmo Ofício, a Concessionária ponderou sobre a demora, pela Receita Federal do Brasil, na análise do pedido de enquadramento na REIDI, o que poderia acarretar reequilíbrio contratual por eventuais prejuízos em investimentos a partir do dia 13 de abril de 2022, uma vez que foram decorridos 90 dias de prazo legal informado pela Receita Federal do Brasil.

Este Verificador, por sua vez, levando em conta todo o histórico retratado no Ofício GP/DP/22042001 e em atendimento à Cláusula 28.10, item j) do Contrato de Concessão apresentou, através do Ofício Nº 027/2022/VI\_PI397, emitido em 25 de maio de 2022, suas considerações acerca do referido pedido de reequilíbrio econômico-financeiro.

Quanto às questões formais, entendeu que a Concessionária atendeu aos requisitos para a elaboração do pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, ao apresentar toda a documentação pertinente ao tema e documentar formal e tempestivamente o pedido, ressaltando não ter havido a materialização do evento de desequilíbrio, na sua visão.

Em relação ao mérito, ressaltou não houve qualquer alteração legislativa que modificasse as condições inicialmente pactuadas entre as partes no que tange à matéria tributária, de modo que a hipótese prevista na subcláusula 35.5.7 do Contrato de Concessão não se aplica; *ii*) não houve modificação das condições contratuais ou descumprimento por quaisquer das partes, já que foram cumpridas todas as etapas para a concessão do benefício, a tempo e modo pela Concessionária, sendo que o Poder Concedente, que emitiu as declarações necessárias para a concessão e apoio na obtenção da isenção tributária; *iii*) a aplicação da subcláusula 22.3. do Contrato, não se mostra aplicável, pois diz respeito apenas à eventual atraso na obtenção das licenças ambientais, decorrente da morosidade de órgãos públicos.

Por fim, foi ressaltado que o atraso no enquadramento do Projeto no REIDI, entende-se decorria da morosidade da Receita Federal na análise do pedido formulado pela Concessionária, situação abarcada pelo risco assumido, integrante de seu planejamento tributário.

Por tais razões, este Verificador Independente se posicionou pelo não cabimento do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em decorrência dos possíveis prejuízos causados pelo atraso na análise da Receita Federal Brasileira sobre o processo de enquadramento no REIDI, entendendo que qualquer medida administrativa e/ou judicial é cabível somente perante à Receita Federal do Brasil.

### **3.1.7 Acompanhamento de estudo de tráfego**

Em 29 de abril de 2022, através do Ofício GP/DP/22042901, a Concessionária informou que realizaria, entre os dias 11 e 26 de maio de 2022, uma Pesquisa de Tráfego (estudo de demanda e caracterização de tráfego) na rodovia PI-247, no trecho compreendido entre Uruçui (divisa com o estado do Maranhão) e a interseção com a BR-135.

Ato contínuo, o Poder Concedente, através do CMOG, solicitou a este Verificador Independente, através de correspondência Eletrônica enviada em 04 de maio de 2022, que fizesse o acompanhamento das atividades da referida pesquisa de tráfego.

Dessa forma, este Verificador mobilizou uma equipe, nas datas informadas pela Concessionária, para acompanhamento dos serviços de determinação e caracterização de tráfego atual na rodovia objeto do estudo.

Verificou-se que para o levantamento dos dados do tráfego, a empresa responsável distribuiu as ações da seguinte forma:

- Implantação de 6 postos de Contagem, abrangendo as principais interseções identificadas ao longo do trecho;
- Realização de contagens nos principais polos de geradores de tráfego, como o acesso a Fazenda Progresso, a fábrica da Bunge e aos postos de combustíveis com maiores movimentos;
- Contagens Classificadas de Veículos – CCV em 3 seções; e
- Pesquisas de Origens e Destinos.

A seguir apresenta-se, na Tabela 16, a localização, período e tempo das atividades realizadas e acompanhadas por este Verificador Independente, bem como o registro fotográfico apresentado da Figura 6 à Figura 9.

**Tabela 16 - Localização, período e tempo das atividades realizadas ao longo do trecho**

Data	11/05/22	12/05/22	13/05/22	14/05/22	15/05/22	16/05/22	17/05/22	18/05/22	19/05/22	20/05/22	21/05/22	22/05/22	23/05/22	24/05/22	25/05/22	26/05/22
Localização da Atividade																
P1 - Interseção PI-247 x BR-324																
P2 - Interseção PI-247 x PI-240 (Para Graciosa)																
Seção 4																
P3 - Interseção PI-247 x PI-240 (Para Santa Luzia) x PI-391																
P4 - Interseção PI-247 x PI-397 (Transcerrados)																
P5 - Interseção PI-247 x Av. José Cavalcante																
P6 - Interseção PI-247 x BR-135																
Acesso Posto Paradoiro																
Acesso Bunge																
Acesso Fazenda Progresso																
Seção 5 - 24 horas Posto de Combustível																
Seção 6 - 24 horas Fazenda Progresso																
OD-01																
OD-02																
CCV Seção 1 - BR-324																
CCV Seção 2																
CCV Seção 3																
OD de Placas Seção 1																
OD de Placas Seção 2																
OD de Placas Seção 3																
Entrevistas Auxiliares Posto no Entroncamento com a BR-324																
Entrevistas Auxiliares Posto em Frente a Bunge																

**LEGENDA:**

- Realização de Contagem - Período de 12h
- Realização de Contagem - Período de 24h
- Realização de Entrevista durante Período Comercial



Figura 6 – Posto 2 – PI-247



Figura 7 – Posto 2 – PI-247



Figura 8 – Posto 3 – PI-247



Figura 9 – Posto 3 – PI-247

Com o final da pesquisa, passa-se agora à fase de tratamento de dados, com o objetivo de identificar:

- 1) Volume de tráfego atual nos segmentos da rodovia por tipo de veículos, incluindo configuração dos eixos e eixos suspensos;
- 2) Comportamento do tráfego direcional nas principais interseções do trecho;
- 3) Principais pares Origem Destino;
- 4) Principais cargas transportadas;
- 5) Movimentação dos Polos Geradores de Viagem (Bunge e Fazenda Progresso).

Dessa forma, este Verificador poderá, com base no acompanhamento dos serviços feitos em campo, analisar de forma clara e objetiva os resultados que serão apresentados pela Concessionária.

### 3.1.8 Execução de obra na PI-262 (Estrada Palestina) – Trecho 03 – Segmento Homogêneo 08

Em 18 de março de 2022 a Concessionária emitiu o Ofício GP/DP/22031801 contendo Notificação sobre obra em execução pela Construtora Hidros Ltda. Na Rodovia PI-262 – Readequação de traçado no km 33,65, item 8,3 da tabela contida no item 1.4.9 – Cronograma das Obras de Melhoria e Ampliação do PER.

No ofício, a Concessionária informou que a obra faz parte das obrigações constantes no contrato de concessão, estando sua execução prevista para o 3º ano de concessão e solicitou a formalização da transferência das obrigações relativas a esta extensão para o Poder Concedente, de forma a extrair a obrigação do Contrato de Concessão. A Concessionária também demonstrou preocupação com as autorizações ambientais para execução da obra, bem como a aderência da empresa responsável pela execução das obras aos aspectos de sinalização e segurança da via.

Por fim, a Concessionária solicitou a disponibilização dos projetos executivos, cronograma de execução das obras e as licenças ambientais, uma vez que a administração e operação desse trecho permanece sob sua responsabilidade.

Posteriormente, no dia 29 de março de 2022, a Concessionária encaminhou o Ofício GP/DP/22032901, à SETRANS, com cópia para o DER-PI, para a SUPARC e CMOG e para este Verificador Independente, solicitando que lhe fossem encaminhados os Projetos Executivos, Cronograma de Execução de Obras e as Licenças Ambientais da obra, uma vez que a execução da obra de Correção do Traçado, inserida no item 8.3 da tabela contida no item 1.4.9 - Cronograma das Obras de Melhoria e Ampliação do PER foi transferida para a gestão da SETRANS, que inclusive já contratou a Construtora Hidros Ltda. para execução das obras, com prazo previsto de 120 dias.

Para além, comunicou a realização de reunião com a SETRANS-PI, no dia 29 de março de 2022, ocasião em que foi informado que os projetos executivos e

licença ambiental existem e estão sob gestão da SETRANS-PI e que a administração e operação desse traçado do km 33,65 da PI-262 permanecerá com a Concessionária, após a execução da obra em questão.

As informações constantes de ambos os ofícios da Concessionária, no que tange à mobilização da Construtora Hidros no trecho da Rodovia PI - 262 Início: km 6,180 Fim: km 8,070, foram confirmadas em vistoria realizada pelo Verificador Independente no mês de março/2022, conforme descrição detalhada no Relatório Geral de Verificação daquele mês.

Logo após a sequência de eventos detalhada acima, a Concessionária recebeu a documentação relativa às obras de readequação do traçado da PI-262 no trecho da descida da Serra do Quilombo, enviada pela SETRANS/PI, encaminhando-a em seguida, para o CONSÓRCIO EVVIA ICO.

Concomitantemente, a Concessionária enviou em 06 de abril de 2022, o ofício GP/DP/22040601, por meio do qual requereu a exclusão da obrigação de executar os serviços previstos no item 1.1 do PER - Trabalhos Iniciais, especificamente no trecho correspondente à Obra de Readequação de traçado da Rodovia PI-262, item 8.3 da tabela contida no item 1.4.9 - Cronograma das Obras de Melhoria e Ampliação do PER, páginas 62 e 64.

No mesmo Ofício, GP/DP/22040601, a Concessionária manifestou preocupação quanto à execução das referidas obras, de acordo com as Normas e Parâmetros de Desempenhos especificados no PER, tendo ponderado sobre possíveis soluções caso a obra não seja executada de acordo com essas Normas e especificações.

De posse dessas informações, este Verificador emitiu, em 14 de abril de 2022, o ofício n. 016/2022/VI\_PI397, relatando o encadeamento de fatos e comunicações relativas a este assunto e informando que faria uma análise aprofundada de todo o arcabouço documental, incluindo os projetos executivos e documentação ambiental enviada pela SETRANS-PI.

Registra-se também o recebimento do Ofício N° 145/2022/SUPARC, datado de 12 de abril de 2022, onde o Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos (CMOG) solicita à Concessionária, a suspensão da obrigação de executar os serviços previstos no PER, no seu item 1.1 – Trabalhos iniciais, no trecho específico da Obra de Readequação de Traçado da Rodovia PI-262, até que fornecidas maiores informações acerca da obra em questão.

Por fim, o CMOG/SUPARC enviou, em 26 de maio de 2021, correspondência eletrônica a este Verificador, em que encaminha a documentação fornecida pela Secretária de Estado dos Transportes – SETRANS, referente às obras de Readequação do Traçado da descida da Serra do Quilombo na PI-262.

Dessa forma, este Verificador trabalha na análise de toda a documentação já compartilhada acerca do tema e emitirá em breve manifestação sobre cada um dos pontos levantados pela Concessionária e acerca da repercussão dos fatos a serem avaliados no Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021.

### **3.1.9 Análise de Proposta de sinalização da praça de Pedágio – Pista de cobrança automática e Sistema de detecção de altura**

No dia 12 de abril de 2022, a Concessionária expediu os Ofícios GP/DP/22041201 e GP/DP/22041202, que tratam respectivamente da solução técnica para a pré-identificação do processo automático de cobrança, que tem o objetivo de orientar os veículos antes que cheguem à pista AVI, informando ao usuário se ele está ou não autorizado a utilizar a faixa exclusiva e da solução técnica para Sistema de Detecção de Altura na entrada de cada praça de pedágio, os dois sentidos.

Este Verificador realizou as análises das propostas apresentadas pela Concessionária, sempre com base nas suas atribuições contratuais e observando as Normas e Especificações preconizadas no Contrato e no PER. Os resultados das análises foram emitidos nos Ofícios N° 023-2022\_VI\_P1397, de 12 de maio de 2022 e N° 024-2022\_VI\_P1397, de 13 de maio de 2022.

No ofício Nº 023-2022\_VI\_PI397, que trata da análise do Ofício da Concessionária GP/DP/22041201, acerca da solução técnica apresentada para a pré-identificação do processo automático de cobrança, que tem como objetivo a orientação dos veículos antes que cheguem ao AVI, foi ponderado o seguinte:

- O item 2.6.5 - Sistema de Arrecadação de Pedágio, do Programa de Exploração Rodoviário (PER), informa que os sistemas de arrecadação de pedágio que serão disponibilizados nas praças de pedágio são compostos por dois tipos de pistas de cobrança, as pistas para cobrança manual e as pistas para cobrança automática
- o item 2.6.5.2 - Pista de Cobrança Automática do PER, determina: (i) que no processo automático de cobrança de pedágio (AVI - Automatic Vehicle Identification), o veículo do usuário deve ser conduzido para a faixa exclusiva, podendo cruzar a praça de pedágio a velocidades de 30 a 40 km/h, (ii) que a pista AVI deverá operar com sistema de pré-identificação para orientar os veículos antes que cheguem à pista, informando ao usuário se ele está ou não autorizado a utilizar a faixa exclusiva e (iii) que as cabines AVI deverão ser instaladas em todas as praças de pedágio, no mínimo uma por sentido.
- O item 4 – Configurações Tipo, na Tabela 7 – Regras de definição de localização de pistas na praça de pedágio, do Manual Para Concepção, Dimensionamento E Implementação De Praças De Pedágio Em Concessões Rodoviárias da ANTT, que diz que tem sido habitual no Brasil localizar as pistas AVI à esquerda das pistas livres.

Dessa forma, considerando que não haver impedimento para a localização do pórtico com a sinalização aérea do AVI a 500 metros da praça de pedágio, conforme proposto pela Concessionária, este Verificador entendeu que o uso da faixa exclusiva para o AVI, localizada à direita, podendo cruzar a praça de pedágio a velocidades de 30 a 40 km/h, assim como a utilização de marcação no solo com pintura da faixa exclusiva do AVI e placas de sinalização, indicando a cobrança automática implantados nas proximidades das praças de pedágio, atendem aos

princípios norteadores do PER e das normas e especificações adotadas no Contrato de Concessão.

No ofício N° 024-2022\_VI\_PI397, que trata da análise do Ofício nº GP/DP/22041202, acerca da solução técnica apresentada pela Concessionária para Sistema de Detecção de Altura na entrada de cada praça de pedágio, nos dois sentidos da pista, foi ponderado o seguinte:

- O item 6.2.3.3 – Sistema de sensoriamento de altura, do Manual Para Concepção, Dimensionamento E Implementação De Praças De Pedágio Em Concessões Rodoviárias da ANTT, estabelece que o sistema de sensoriamento de altura de veículos é composto por um conjunto detector de excesso de altura e conjunto de sinalização visual de excesso de altura que permite a detecção, a identificação e o acionamento de alerta automático aos seus respectivos condutores, cuja altura em movimento (altura dinâmica) caracterize o risco de colisão com pontes, viadutos, passarelas e demais obras de arte viárias existentes.
- O item 3.2.7.7 - Sistema de Detecção de Altura, do Programa de Exploração Rodoviário (PER), informa que os detectores de altura deverão ser implantados na entrada de cada praça de pedágio, nos dois sentidos e devem ser capazes de detectar a eventual ultrapassagem dos limites de altura dos veículos das rodovias e que estes equipamentos deverão entrar em operação juntamente com a praça de pedágio.
- O item 5.2 - Parâmetros Geométricos da Zona de Cobrança, do Manual Para Concepção, Dimensionamento E Implementação De Praças De Pedágio Em Concessões Rodoviárias da ANTT, informa que as dimensões de referência para a altura livre sob a cobertura da zona de cobrança ou sinalizações aérea deve ter no mínimo 5,50 metros de altura.

Assim, considerando o disposto no item 3.2.7.7 do PER que informa que as praças deverão ser equipadas com sistema de detecção de altura, não dispondo sobre a possibilidade desse sistema ser a própria sinalização, conforme proposto pela Concessionária e também que tal solução poderia acarretar, em casos em que

a altura do veículo ultrapasse a altura limite da rodovia, possíveis problemas como: perda da sinalização aérea (sinalização de AVI, sinalização de cargas excedentes e sinalização de praça de pedágio), interdição parcial ou total da rodovia, ocasionamento de acidentes em veículos próximos ou que estejam transitando no sentido oposta da pista.

Este Verificador sugeriu que fosse considerado um outro sistema de detecção de altura, que não sacrifique, além do pórtico, toda a sinalização suportada por ele (sinalização de AVI, sinalização de praça de pedágio e cargas excedentes). Dessa forma, solicitando à Concessionária a avaliação e proposição de alternativa que diferencie o sistema de detecção de altura, da sinalização a ser implantada.

Em ato contínuo, a Concessionária emitiu o Ofício GP/DP/22051802, em 18 de maio de 2022, com uma nova proposta para o sistema de detecção de altura. Essa nova proposta está em nova análise por este Verificador Independente, que emitirá nova manifestação dentro dos prazos contratuais.

### **3.1.10 Análise do dimensionamento da rota de veículos operacionais e localização do BSO/SAU**

No ofício GP/DP/22041302, emitido em 13 de abril de 2022, a Concessionária apresentou o Dimensionamento da rota dos veículos operacionais, sendo eles: Inspeção de Trânsito, Guincho Pesado e Guincho leve, Atendimento de Incidentes (Caminhão Multiuso), Atendimento de Incidentes (Caminhão-pipa) e Guarda e Vigilância Patrimonial.

No mesmo ofício e com base nos dimensionamentos de rota dos veículos Operacionais, a Concessionária solicitou aprovação para alteração da posição da Base de Serviço Operacional (BSO) e Serviços de Atendimento ao Usuário (SAU), objeto de análise anterior deste Verificador e “Não Objeção” do DER/PI.

Por sua vez, este Verificador realizou a análise da proposta de mudança de posicionamento do BSO/SAU e do dimensionamento da rota dos veículos, sempre com base nas suas atribuições contratuais e observando as Normas e

Especificações preconizadas no Contrato e no PER, resultado emitido no Ofício N° 021/2022/VI\_PI397, de 10 de maio de 2022.

Para formação do entendimento deste Verificador, foram considerados os seguintes pontos:

- g) como colocado pela concessionária no ofício GP/DP/22041302, o projeto funcional e a antiga localização da BSO e do SAU foram objeto de análise pelo Verificador que, através do ofício 012/2022/VI\_PI397, emitido em 10 de março de 2022, manifestou entendimento de que os projetos apresentados estão de acordo com o PER, recebendo “não objeção” do DER através do ofício 146/2022/DER-PI/DGE, de 06 de abril de 2022;
- h) o Programa de Exploração Rodoviária (PER) não determina localização específica para implantação da BSO/SAU;
- i) atendimento aos padrões técnicos estabelecidos no PER, no Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021, nas normas e especificações adotadas pelo DER/PI, SEINFRA/PI, DNIT e/ou ABNT, bem como em outros documentos nacionais ou internacionais com os mesmos padrões técnicos exigidos e;
- j) a lista mínima dos veículos operacionais, os prazos para sua entrada em operação, velocidades de operação e tempos de atendimento;

A partir da análise dos pontos citados acima, foi possível verificar que os tempos de atendimento a partir da praça P2 não atendem ao preconizado no PER nos casos do Guincho Leve e do Caminhão Multiuso, impedindo assim a instalação do BSO/SAU nessa localização.

Por outro lado, verificou-se que para a nova localização sugerida (Praça P3) foram atendidos os parâmetros definidos no PER, quanto aos tempos de atendimento. Dessa forma, este Verificador Independente entendeu que a nova localização sugerida pela Concessionária para o BSO/SAU está adequada ao preconizado no PER.

Foi pontuado ainda que em relação à operação dessas instalações, o item 3.2.4 – Base de Serviço Operacional do PER estabelece que o início deverá ocorrer concomitantemente ao da cobrança de pedágio, sendo necessário que a Concessionária informe qual o planejamento para implantação dessas instalações e serviços, de forma a garantir sua entrada em funcionamento juntamente ao início da cobrança de pedágio, uma vez que não foi definida data para implantação da praça P3 no cronograma de trabalhos enviado através da correspondência GP/GOP/21120904 de 09 de dezembro de 2021.

### **3.1.11 Análise do Projeto Executivo - Segmento 03**

Em 19 de maio de 2022, através do Ofício GP/DP/22051902, a Concessionária enviou o projeto executivo das obras de ampliação e melhorias do Segmento Homogêneo 03, solicitando a análise deste Verificador e a “não objeção” do Poder Concedente.

Diante da prioridade inerente ao tema, este Verificador iniciou a análise de todo o material enviado pela Concessionária e se manifestará em breve quanto à adequação do projeto proposto aos parâmetros definidos pelo PER.

### **3.1.12 Utilização da faixa de domínio para Receita Marginal**

Em 25 de março de 2022, a Concessionária emitiu o ofício GP/DP/22032501, enviado ao CMOG, com cópia para SUPARC e Verificador Independente, por meio do qual apresentou informações acerca da utilização da faixa de domínio pela empresa Equatorial Energia Piauí e comunicou a intenção de a empresa INET Consultoria utilizar os postes da Equatorial para a passagem de seus cabos de fibra ótica, traduzindo-se em receitas marginais para a Concessionária.

Nesse mesmo ofício, a Concessionária solicitou o apoio do CMOG no sentido de averiguar se a Equatorial Energia Piauí possui autorização do DER-PI para essa ocupação da faixa de domínio e que caso a Equatorial Energia Piauí possua autorização do DER-PI, seja disponibilizado o processo integral que culminou na emissão da correspondente autorização.

Solicitou, ainda, manifestação do CMOG quanto à utilização, pela empresa INET Consultoria, dos postes da Equatorial para a passagem de seus cabos de fibra ótica, questionando se deverá firmar contrato com a empresa INET Consultoria e efetuar a cobrança pelo uso, caso esteja autorizada a utilizar os postes da Equatorial, ou se o contrato de uso compartilhado se dará somente entre a Equatorial e INET.

Com base nas informações contidas no Ofício GP/DP/22032501 da Concessionária, este Verificador Independente, através do Ofício Nº 017/2022/VI\_PI397, emitido em 20 de abril de 2022, manifestou seu posicionamento acerca das solicitações e questionamentos apresentados pela Concessionária.

Para formação do posicionamento deste Verificador Independente foi considerado o arcabouço legal existente relativo ao tema, bem como a previsão contratual e a formação do entendimento que vem sendo firmado pelos Tribunais Superiores.

No Ofício Nº 017/2022/VI\_PI397, este Verificador se posicionou, entre outros pontos, acerca da importância da averiguação da existência de Termo de Permissão de Uso Especial para a utilização das faixas transversal ou longitudinal da Rodovia em favor da Equatorial Energia do Piauí, pois, caso exista, deve ser disponibilizado o processo integral à Concessionária. Isso porque, em análise à documentação relativa ao Termo de Transferência Rodoviário, não foi identificado o referido Termo de Permissão.

Nesse mesmo Ofício, este Verificador pontuou a importância de se estabelecer mecanismos de cobrança pela utilização da faixa de domínio e a necessidade de autorização pelo Poder Concedente, questões que podem ser melhor tratadas em uma reunião entre as Partes, juntamente com o VI, para debate do tema e definição das condições que poderão compor um procedimento padronizado para regulamentação da utilização da faixa de domínio.

### 3.2 Documentação Expedida/Recebida

Na Tabela 17 abaixo apresentam-se as comunicações expedidas e recebidas no mês de abril de 2022.

No Capítulo 8 do presente relatório encontram-se as cópias de todas as comunicações expedidas por este Verificador Independente com os respectivos protocolos aos agentes destinatários. Ainda, no DVD anexo, apresenta-se os arquivos digitais de todas as comunicações expedidas e recebidas.

Tabela 17 - Documentos expedidos pelo Verificador Independente em maio/22 – Parte 1/2

OFÍCIOS EXPEDIDOS NO PERÍODO									
NÚMERO	DATA EMISSÃO	DESTINATÁRIO	ASSUNTO	GRÃOS DO PIAUÍ		DER-PI		CMOG/SUPARC	
				PROTOCOLO	DATA	PROTOCOLO	DATA	PROTOCOLO	DATA
OFÍCIO Nº 018/2022/VI_P1397	05/05/22	A/C Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto – CMOG C/C Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta – Grãos do Piauí Concessionária De Rodovias S/A	Encaminha "Relatório Geral de Supervisão" de Abril/2022	E-mail jonathan.simoes @csgraosdopiaui. com.br	05/05/22			transcerrados@p pp.pi.gov.br	05/05/22
OFÍCIO Nº 019/2022/VI_P1397	06/05/22	A/C Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto – CMOG C/C Ilma. Sra. Érica Feitosa - SUPARC C/C Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta – Grãos do Piauí Concessionária De Rodovias S/A	Resposta ao Ofício n. 145/2022 enviado pela SUPARC, por meio do qual o Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos - CMOG solicita a suspensão da obrigação de executar os serviços previstos no item 1.1 do PER – Trabalhos Iniciais.	E-mail jonathan.simoes @csgraosdopiaui. com.br	06/05/22			transcerrados@p pp.pi.gov.br	06/05/22
OFÍCIO Nº 020/2022/VI_P1397	06/05/22	A/C Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto – CMOG C/C Ilma. Sra. Érica Feitosa - SUPARC C/C Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta – Grãos do Piauí Concessionária De Rodovias S/A	Resposta ao Ofício n. GP/DP/22042901, acerca do informativo sobre pesquisa de tráfego a ser realizada pela empresa Concept – Consultoria Estudos e Projetos de Transporte e Trânsito na PI-247, para estudo de tráfego.	E-mail jonathan.simoes @csgraosdopiaui. com.br	06/05/22			transcerrados@p pp.pi.gov.br	06/05/22
OFÍCIO Nº 021/2022/VI_P1391	10/05/22	A/C Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta - Grãos do Piauí Concessionária De Rodovias S/A C/C: Ilmo. Sr. Felipe de Melo Eulálio - Diretor Geral – DER-PI C/C Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto – CMOG C/C Ilma. Sra. Érica Feitosa - SUPARC	Resposta ao Ofício n. GP/DP/22041302, acerca da solicitação da “não objeção” do Verificador Independente e do DER-PI - Dimensionamento da rota dos veículos operacionais e nova localização da Base de Serviços Operacionais (BSO)/Serviços de Assistência ao Usuário (SAU), transferência da Praça de Pedágio P2 para a Praça de Pedágio P3.	E-mail jonathan.simoes @csgraosdopiaui. com.br	10/05/22	protocolo@der.p i. gov.br	10/05/22	transcerrados@p pp.pi.gov.br	10/05/22
OFÍCIO Nº 022/2022/VI_P1392	10/05/22	A/C Ilma. Sra. Érica Feitosa - SUPARC C/C Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto – CMOG C/C Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta – Grãos do Piauí Concessionária De Rodovias S/A C/C: Ilmo. Sr. Felipe de Melo Eulálio - Diretor Geral – DER-PI	Resposta ao Ofício GP/DP/22050401, no qual a Concessionária solicita à Superintendência de Parcerias e Concessões-SUPARC, anuência expressa quanto à nova denominação da acionista B21 – Vetur Participações e Concessões Ltda.	E-mail jonathan.simoes @csgraosdopiaui. com.br	10/05/22	protocolo@der.p i. gov.br	10/05/22	transcerrados@p pp.pi.gov.br	10/05/22
OFÍCIO Nº 023/2022/VI_P1393	12/05/22	A/C Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta - Grãos do Piauí Concessionária De Rodovias S/A C/C Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto – CMOG C/C Ilma. Sra. Érica Feitosa - SUPARC	Análise do Ofício GP/DP/22041201, acerca da apresentação de solução técnica para a pré-identificação do processo automático de cobrança, que tem o objetivo de orientar os veículos antes que cheguem à pista AVI.	E-mail jonathan.simoes @csgraosdopiaui. com.br	12/05/22			transcerrados@p pp.pi.gov.br	12/05/22
OFÍCIO Nº 024/2022/VI_P1394	13/05/22	A/C Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta - Grãos do Piauí Concessionária De Rodovias S/A C/C Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto – CMOG C/C Ilma. Sra. Érica Feitosa - SUPARC	Análise do Ofício nº GP/DP/22041202, apresentação da solução técnica para Sistema de Detecção de Altura na entrada de cada praça de pedágio, nos dois sentidos da pista.	E-mail jonathan.simoes @csgraosdopiaui. com.br	13/05/22			transcerrados@p pp.pi.gov.br	13/05/22
OFÍCIO Nº 025/2022/VI_P1395	13/05/22	A/C Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto – CMOG C/C: Ilmo. Sr. Eric Marinho do Nascimento - SUPARC C/C Ilma. Sra. Érica Feitosa - SUPARC	Convite para Visita técnica para Verificação dos trabalhos desenvolvidos pela Concessionária no mês de maio/2022					transcerrados@p pp.pi.gov.br	13/05/22

Tabela 18 - Documentos expedidos pelo Verificador Independente em maio/22 – Parte 2/2

OFÍCIOS EXPEDIDOS NO PERÍODO									
NÚMERO	DATA EMISSÃO	DESTINATÁRIO	ASSUNTO	GRÃOS DO PIAUÍ		DER-PI		CMOG/SUPARC	
				PROTOCOLO	DATA	PROTOCOLO	DATA	PROTOCOLO	DATA
OFÍCIO Nº 026/2022/VI_P1396	20/04/22	A/C Ilma. Sra. Érica Feitosa - SUPARC C/C Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto – CMOG C/C Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta - Grãos do Piauí Concessionária De Rodovias S/A	Resposta ao Ofício n. GP/DP/22050402, acerca da solicitação de aprovação para (i) a realização de acordo extrajudicial de área a ser desapropriada e (ii) emissão do Decreto de Utilidade Pública da área necessária para a implantação da Praça de Pedágio P1, feita pela Concessionária.	E-mail jonathan.simoes @csgraosdopiaui. com.br	20/04/22			transcerrados@p pp.pi.gov.br	20/04/22
OFÍCIO Nº 027/2022/VI_P1395	25/04/22	A/C Ilma. Sra. Érica Feitosa - SUPARC C/C Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto – CMOG C/C Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta - Grãos do Piauí Concessionária De Rodovias S/A	Resposta ao Ofício n. GP/DP/22042001, acerca do requerimento da Concessionária de Reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em razão de possíveis prejuízos causados por atraso na análise da Receita Federal do Brasil sobre o processo de enquadramento no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI.	E-mail jonathan.simoes @csgraosdopiaui. com.br	25/04/22			transcerrados@p pp.pi.gov.br	25/04/22
OFÍCIO Nº 029/2022/VI_P1396	26/05/22	A/C Ilma. Sra. Érica Feitosa - SUPARC C/C Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto – CMOG C/C Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta - Grãos do Piauí Concessionária De Rodovias S/A	Resposta ao Ofício GP/DP/22052301 E Análise da ERRATA do Laudo de Avaliação Imobiliária Apresentado inicialmente n. GP/DP/22050402, com finalidade de Determinar o Valor de Mercado para fins de Desapropriação para implantação da Praça P1.	E-mail jonathan.simoes @csgraosdopiaui. com.br	26/05/22			transcerrados@p pp.pi.gov.br	26/05/22

Tabela 19 - Documentos recebidos pelo Verificador Independente em maio/22 – Parte 1/2

OFÍCIOS RECEBIDOS NO PERÍODO				
NÚMERO DOCUMENTO	DATA EXPEDIÇÃO	DATA RECEBIMENTO	EMITIDO POR	ASSUNTO
GP/DP/22050401	04/05/22	04/05/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Nova Denominação da Acionista Minoritária B2I que passou a ser Vetor Participações e Concessões Ltda.
GP/DP/22050402	04/05/22	04/05/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Solicitação de aprovação para (i) a realização de acordo extrajudicial de área a ser desapropriada e (ii) emissão do Decreto de Utilidade Pública da área necessária para a implantação da Praça de Pedágio P1.
Correspondência Eletrônica SUPARC - Solicitando Análise do VI	04/05/22	04/05/22	SUPARC - Superintendência De Parcerias E Concessões	Superintendência De Parcerias E Concessões solicitando o análise do Verificador Independente sobre o pedido de Reequilíbrio Contratual feito pela Concessionária.
Correspondência Eletrônica SUPARC - Solicitando Acompanhamento do VI	04/05/22	04/05/22	SUPARC - Superintendência De Parcerias E Concessões	Superintendência De Parcerias E Concessões solicitando o acompanhamento do Verificador Independente sobre o estudo de tráfego na PI-247 realizada pela empresa CONCEPT-Consultoria a serviço da Concessionária.
Correspondência Eletrônica SUPARC - Solicitando Manifestação Técnica do VI	05/05/22	05/05/22	SUPARC - Superintendência De Parcerias E Concessões	Superintendência De Parcerias E Concessões solicitando manifestação técnica do Verificador Independente sobre o processo de Desapropriação para implantação da Praça de Pedágio P1.
Ofício nº 180/SUPARC/2022	11/05/22	11/05/22	SUPARC - Superintendência De Parcerias E Concessões	Aprovação do Relatório Geral de Verificação PI397-VI-FIS-RGV-2022-06-R00 – Abril de 2022.
GP/DP/22051701	17/05/22	17/05/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Relatório trimestral - Informações de receita, investimentos e despesas durante o período do contrato.
GP/DP/22051802	18/05/22	18/05/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Resposta ofício 024/2022/VI_PI397 - Apresentação de uma nova solução técnica para Sistema de Detecção de Altura na entrada de cada praça de pedágio, nos dois sentidos.
GP/DP/22051901	19/05/22	19/05/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Verba para programas de Comunicação que dispõe dos Item 29.1.43 c.c. Item 30.4 – Verba mensal para atender à SUPARC na publicação e veiculação de outros programas de comunicação do seu interesse ligados ao projeto de Concessão Patrocinada.
GP/DP/22051902	19/05/22	19/05/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Projeto Executivo das obras de Ampliação e Melhoramento da Rodovia no Segmento Homogêneo 3. Processo no SEI sob Nº 00016.001039/2022-99
GP/DP/22052301	23/05/22	23/05/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Resposta ao OFÍCIO nº 026/2022/VI_PI397 - Desapropriação de área para implantação da Praça de Pedágio P1.

Tabela 20 - Documentos recebidos pelo Verificador Independente em maio/22 – Parte 2/2

OFÍCIOS RECEBIDOS NO PERÍODO				
NÚMERO DOCUMENTO	DATA EXPEDIÇÃO	DATA RECEBIMENTO	EMITIDO POR	ASSUNTO
GP/DP/22052601	26/05/22	26/05/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Solicitação para a emissão do Decreto de Utilidade Pública para Desapropriação da área necessária para a construção e instalação da Praça de Pedágio P4 .
Correspondência Eletrônica SUPARC - Envio de Documentação SETRANS	26/05/22	26/05/22	SUPARC - Superintendência De Parcerias E Concessões	Envio da documentação da SETRANS referente aos Projetos da Obra da PI-262 Serra do Quilombo.

### 3.3 Aspectos Sociais - Contexto Socioeconômico da Região e Metodologias para estudos de Externalidades

Este Verificador Independente tem trazido nos relatórios já apresentados uma série de análises do Contexto Socioeconômico da região de implantação da Concessão Patrocinada (PPP) da Rodovia Transcerrados e Estrada da Palestina, sempre com foco no atendimento ao item 6.20 do Contrato do Verificador Independente, que estabelece a apresentação trimestral do Relatório de Avaliação dos Impactos Econômicos e Sociais.

No mês anterior, que caracterizou o final do segundo semestre do Contrato de Verificação Independente, este Verificador apresentou uma versão aperfeiçoada do relatório de benefícios e externalidades do Projeto Transcerrados, contendo um extenso trabalho sobre os benefícios socioeconômicos do projeto, bem como a metodologia proposta para os estudos de externalidades e Impactos Positivos da Concessão Patrocinada (PPP).

A segunda versão do relatório de benefícios e externalidades do Projeto Transcerrados seguiu a forma do primeiro relatório apresentado, contendo 3 (três) tópicos importantes para a avaliação dos benefícios econômicos e sociais da Concessão, sendo eles: **(I) Diagnóstico socioeconômico** da região beneficiada pelo projeto, permitindo identificar potenciais de crescimento e carências estruturais que podem ser modificadas pela expansão e melhoria da via, **(II) Avaliação ex-ante** da política por meio de projeções em termos de geração de renda, arrecadação, empregos, aumento da produtividade, entre outras variáveis relevantes; e **(III) Proposta de avaliação ex-post do projeto**, a partir da avaliação de impactos sociais e econômicos durante e após a conclusão das obras.

Apesar de conter a mesma forma, a segunda versão foi calibrada com base na vistoria técnica realizada no mês de abril, trazendo algumas alterações e melhorias, podendo-se citar a reformulação da Zona de Influência (ZI) das Rodovias Transcerrados e Palestina, a atualização do diagnóstico socioeconômico

da região com base nessa nova ZI e da avaliação de impactos ex-ante, além da inclusão de novas propostas para avaliação ex-post.

**VISTORIA TÉCNICA**

#### 4. VISTORIA TÉCNICA

Diante do avanço dos serviços dos trabalhos iniciais e serviços emergenciais, bem como da aproximação da necessidade de realização de Vistoria Técnica para recebimento dos Trabalhos Iniciais e em atenção à subcláusula 11.1.15<sup>6</sup> do contrato de Verificação Independente, este Verificador convidou o CMOG, fazendo-se representar por um dos seus membros, para participar da Vistoria Técnica, de forma a realizar Verificação conjunta do avanço dos trabalhos e antecipação de pontos importantes relativos à inspeção a ser realizada ao final dos Trabalhos Iniciais.

Assim, entre os dias 22 e 24 de maio de 2022, realizou-se vistoria em conjunto com o CMOG e equipes da Concessionária, visando verificar as condições atuais e reais do trecho concedido e identificação de pontos de atenção que serão complementados ao longo deste capítulo.

No momento, ainda não pôde ser feita a avaliação do trecho nos procedimentos de verificação de indicadores, que avaliam o desempenho da Concessionária Grãos do Piauí, tendo em vista a fase atual de Trabalhos Iniciais, cujo marco de início foi a efetivação da transferência do sistema rodoviário em 28 de dezembro de 2021. A primeira verificação de indicadores será feita ao final da fase de Trabalhos Iniciais.

A vistoria conjunta efetuada pela equipe técnica do Verificador Independente, CMOG e Concessionária na rodovia, teve como objetivo principal a identificação das condições reais e atuais do sistema rodoviário, principalmente dos avanços dos serviços emergenciais e de Trabalhos Iniciais da Concessionária, iniciadas em janeiro de 2022, após a efetivação da transferência do sistema rodoviário, e que estão em andamento no presente momento.

---

<sup>6</sup> Programar, quando necessário à execução do objeto deste CONTRATO, visitas ao local de execução dos serviços em conjunto com o COMITÊ DE MONITORAMENTO E GESTÃO.

Registra-se aqui a ocorrência de chuvas do mês de maio de 2022 (Figura 10), comparando-a com a ocorrência de chuvas no mês de abril de 2022 (Figura 11). Pôde-se verificar que o volume acumulado mensal no mês de maio foi bem menor ao registrado em de abril, conforme demonstrado na Figura 12. O número de dias chuvosos, dado de maior impacto na análise da evolução dos serviços, também teve significativa redução, mostrando chuvas mais esparsadas e caracterizando o fim do período chuvoso na região.

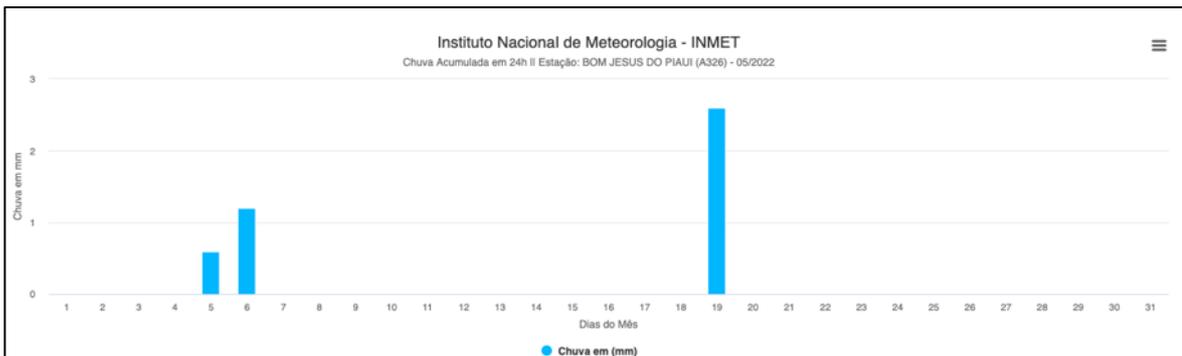


Figura 10 - Precipitação chuvosa diária no mês de maio/2022 (Fonte: <https://tempo.inmet.gov.br/GraficosDiarios/A326>)

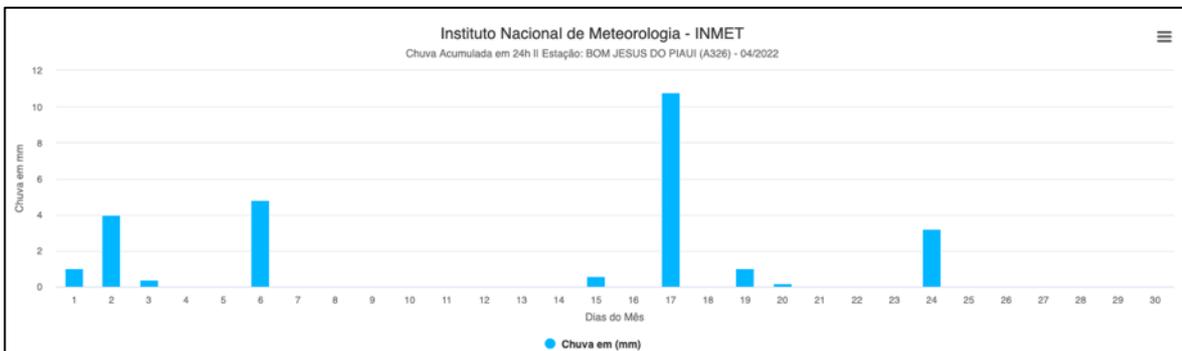


Figura 11 - Precipitação chuvosa diária no mês de abril/2022 (Fonte: <https://tempo.inmet.gov.br/GraficosDiarios/A326>)

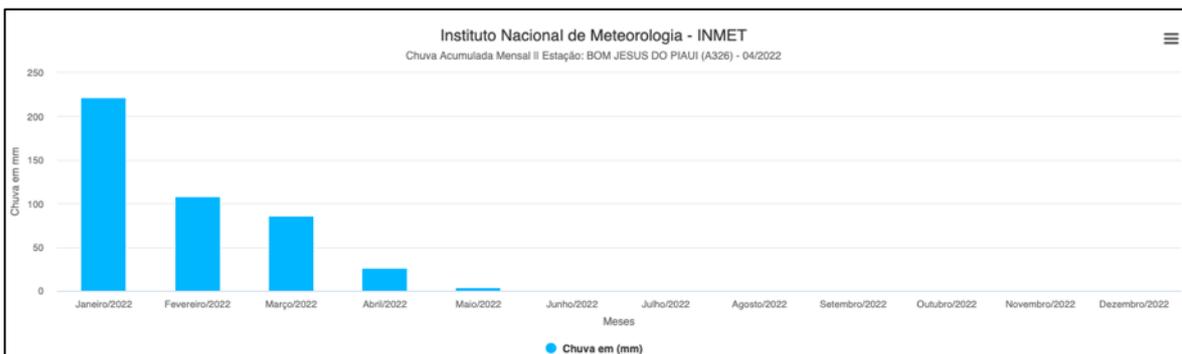


Figura 12 - Precipitação chuvosa mensal no ano de 2022 (Fonte: <https://tempo.inmet.gov.br/GraficosDiarios/A326>)

Os dados mostrados nas figuras anteriores e principalmente na Figura 12, mostram uma redução substancial nos volumes de chuva mensais e o fim do período chuvoso na região, o que favorece um ganho de velocidade na execução dos serviços, permitindo que se avance nos trabalhos iniciais e emergenciais com maior rapidez e sem quebra na sequência dos serviços.

Na ocasião da vistoria pôde-se verificar a mobilização de equipes da concessionária atuando nos serviços de eliminação dos problemas emergenciais existentes na rodovia e minimização dos problemas nos segmentos não pavimentados, que são parte do escopo dos Trabalhos Iniciais definidos pelo PER, estando a concessionária com equipes mobilizadas no km 220 (SH 07) executando serviços de conformação da pista e abertura de poços de drenagem. Também foi possível verificar a continuidade dos serviços de Tratamento da Faixa de domínio, com equipes mobilizadas nos Segmentos 01 e 08 e o início dos serviços de sinalização horizontal no segmento 01. A Figura 13 mostra o avanço das frentes de serviços emergenciais e Tratamento da faixa de Domínio, ao longo da rodovia no mês maio/2022. A título de comparação a Figura 14 mostra o avanço dos mesmos serviços até a data da Vistoria realizada em abril/2022.



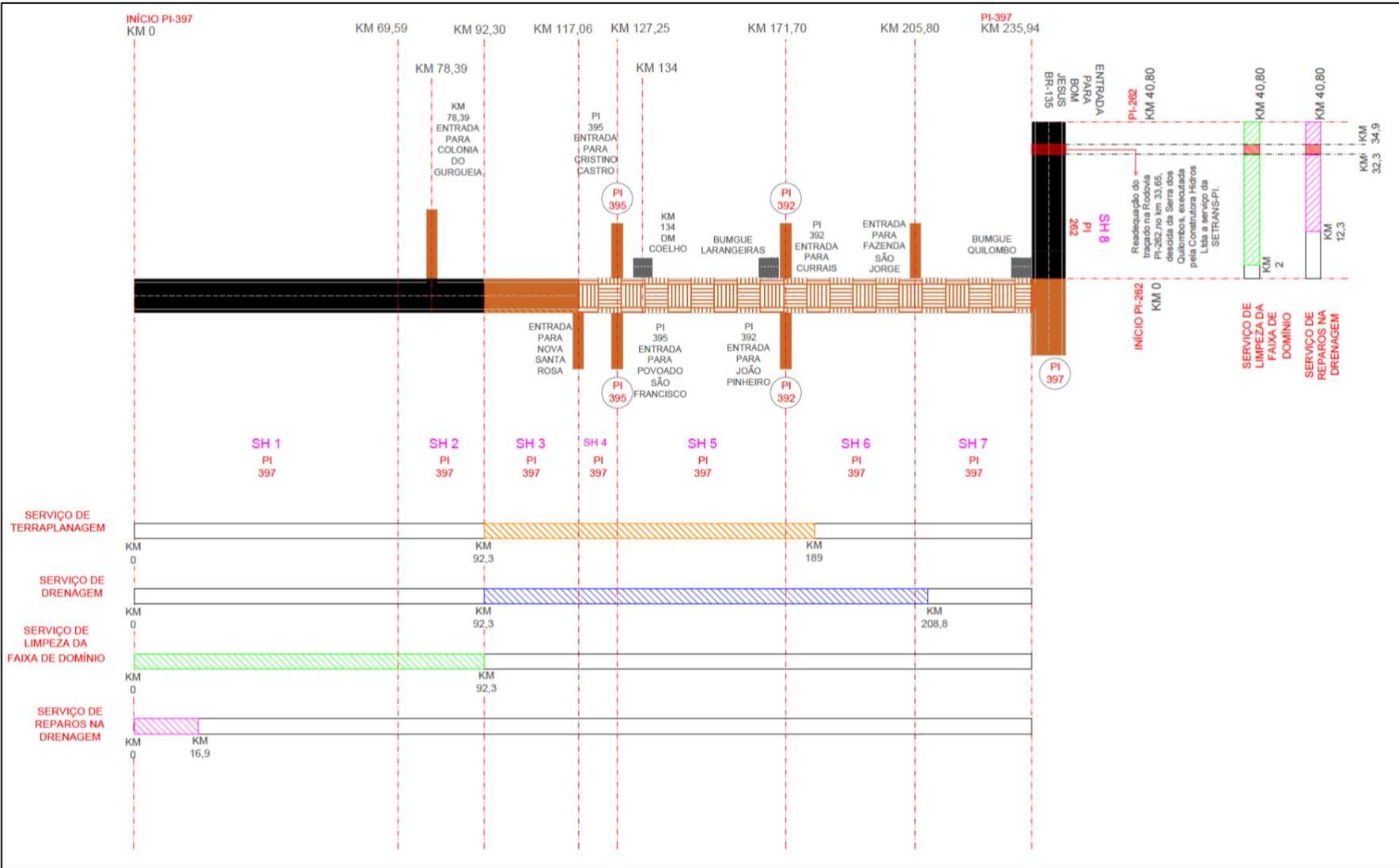


Figura 14 - Diagrama Linear do Avanço dos Serviços da Concessionária no mês de abril de 2022

O PER prevê que o prazo para conclusão dos serviços correspondentes à fase dos Trabalhos Iniciais seja no mínimo de 07 (sete) meses com o limite de 12 (doze) meses, conforme item 1.1 Trabalhos Iniciais.

A seguir, apresenta-se a caracterização, subdivididos em Trechos e em Segmentos Homogêneos, dos itens verificados na atual fase de Trabalhos Iniciais da concessão, itens estes apurados durante vistoria em campo.

#### 4.1 Trecho 01

O Trecho 01, conforme especificado na apresentação do Programa de Exploração Rodoviária, apresenta características de Pavimentado e Não Pavimentado, tendo o seu início do trecho pavimentado no Entrº PI 247/BR 324 (p/Sebastião Leal) e seu final do Km 92,30 da rodovia PI 397. Já a extensão não pavimentada tem o seu início no Km 92,30 da rodovia PI 397 e seu final no Entrº Acesso Distrito Nova Santa Rosa, km 117,06 da rodovia PI 397 com a extensão de 24,80 Km.

Subdivide-se em três Segmentos Homogêneos para avaliação de desempenho da Concessionária de acordo com o Item 3.2.2 do PER, sendo estes os três primeiros Segmentos: Segmento homogêneo 01 (SH-01), Segmento homogêneo 02 (SH-02) e Segmento homogêneo 03 (SH-03).

Na Figura 15, apresentamos o diagrama linear da rodovia, com o trecho 01 destacado em azul. Em seguida apresenta-se a análise das características verificadas na vistoria de cada Segmento Homogêneo desse trecho.

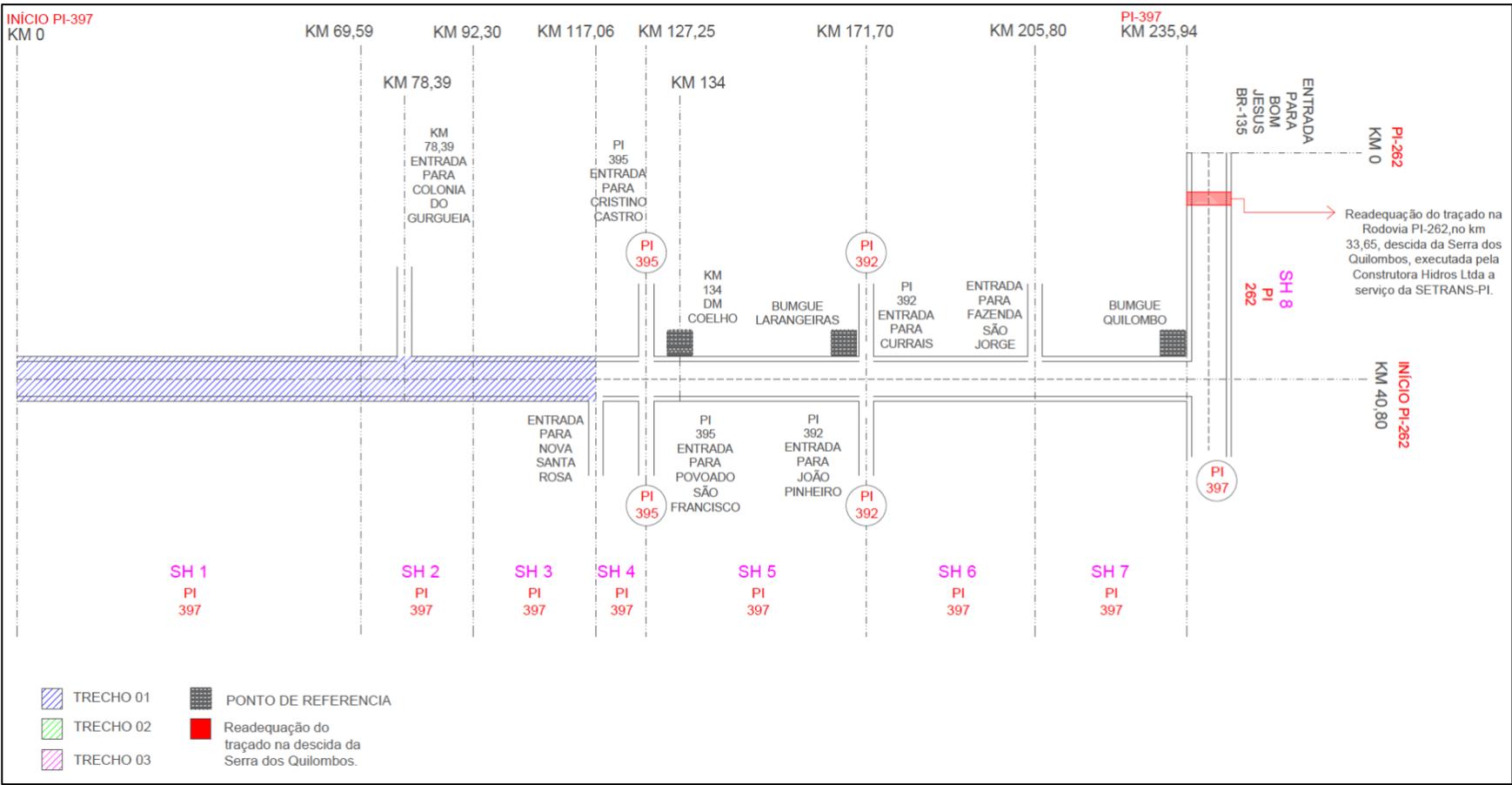


Figura 15 - Diagrama linear da rodovia com destaque ao Trecho 1

#### 4.1.1 Segmento Homogêneo 01

O Segmento Homogêneo 01 encontra-se pavimentado e localizado na Rodovia PI 397, com início no Entr. PI 347/BR 324 (p/ Sebastião Leal) e término na Divisa dos Municípios Uruçuí/Sebastião Leal, perfazendo uma extensão de 69,6 Km.

##### 4.1.1.1 Pavimento

A respeito das condições de superfície, o pavimento apresenta boas características de conforto ao usuário, apesar de conter considerável desnível entre faixas contíguas de tráfego a partir do km 65 desse segmento, conforme Figura 16 a seguir. O desnível em questão já tem sido apontado nos relatórios anteriores deste Verificador.



Figura 16 - Detalhe do desnível entre faixas contíguas – SH01

Além disso, na maior parte do segmento as faixas de rolamento não apresentam defeitos visuais consideravelmente relevantes, de acordo com a norma DNIT 005/2003-TER. Os buracos de grande proporção identificados nas vistorias iniciais foram reparados, conforme apresentado nos relatórios anteriores.

No relatório anterior, este Verificador fez um alerta quanto à algumas trincas isoladas (transversais e longitudinais, curtas e longas) na pista de rolamento que puderam ser constatadas na vistoria de abril/2022. Também foi verificada a ocorrência de trincas interligadas do tipo bloco nos acostamentos desse segmento

e o início de formação de Buracos/Panelas no pavimento. A Figura 17 e a Figura 18 complementam as imagens já apresentadas no relatório anterior.



**Figura 17 – Trinca Transversal curta na pista de rolamento – SH-01**



**Figura 18 – Trincas interligadas tipo bloco no acostamento – SH-01**

Além das patologias relatadas acima, verificou-se também a presença de zonas com desgaste no pavimento conforme apresentado na Figura 19.



**Figura 19 - Ponto com desgaste no pavimento - SH-01**

Recomenda-se, portanto, atenção às patologias relatadas que apesar de serem pontuais, são itens a serem verificados na Vistoria para recebimento dos Trabalhos Iniciais, sendo contemplados pelos indicadores definidos no PER e aqui reproduzidos na Tabela 6 do item 2.7.1.

#### 4.1.1.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Registra-se no mês de maio/2022 o início dos serviços de pintura de linhas de bordo e linhas de divisão de fluxo, tanto na recomposição da sinalização horizontal existente como implantação de sinalização horizontal nos locais onde não havia qualquer sinalização. Um comparativo da situação anterior e após a

realização da sinalização horizontal é apresentado a seguir, com imagens de abril/22 (Figura 20 e Figura 21) e imagens feitas em maio/22 (Figura 22 e Figura 23).



Figura 20 – Sinalização na interseção com a PI-347/BR 324 (abril/22)



Figura 21 – Sinalização no SH 01 (abril/22)



Figura 22 – Sinalização na interseção com a PI-347/BR 324



Figura 23 – Sinalização no SH 01 (maio/22)

Foi possível identificar também implantação de sinalização vertical informativa, conforme mostrado na Figura 24.

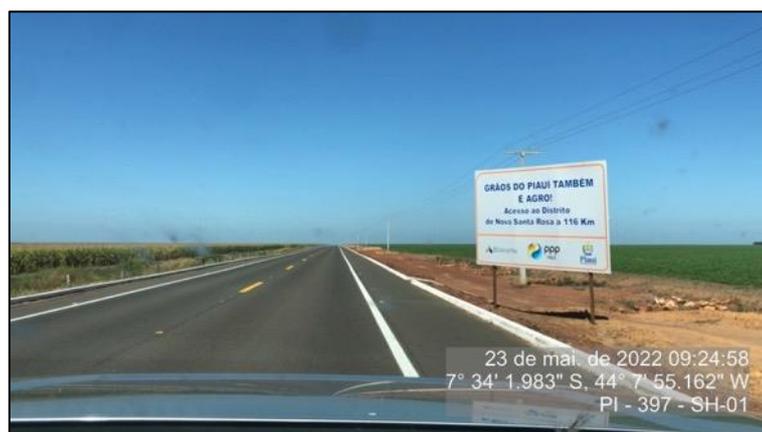


Figura 24 - Sinalização Vertical Informativa - SH-01

O trecho apresenta um aspecto geométrico com poucas curvas verticais e greide um pouco mais elevado que o terreno natural, desse modo, a princípio não

há demanda de instalação de dispositivos de segurança ou contenção, devendo sua real necessidade ser avaliada na elaboração do projeto executivo.

#### 4.1.1.3 Drenagem e Obras de Arte Correntes

Não foram constatadas zonas com dispositivos de drenagem danificados, o que se deve aos trabalhos de limpeza e manutenção realizados pela Concessionária. Em relação aos pontos identificados no mês de abril/22 onde o crescimento da vegetação e acúmulo de resíduos começava a causar obstruções ao perfeito funcionamento desses dispositivos, verificou-se em maio/22 que os serviços de roçada realizados durante o mês foram capazes de sanar esses pontos, como pode ser visto no comparativo entre a Figura 25 e a Figura 26.



Figura 25 – Obstrução de drenagem superficial por vegetação - SH 01



Figura 26 – Drenagem desobstruída após serviço de roçada – SH-01

Ainda existem também, alguns trechos com ausência total de dispositivos de drenagem (Figura 27 e Figura 28) como meio-fio e descidas d'água, sendo importante a avaliação e contemplação em projeto dos pontos onde há necessidade de implantação desses dispositivos de forma a proteger o terrapleno existente.



Figura 27 – Trecho sem dispositivos de drenagem – SH-01



Figura 28 – Trecho sem dispositivos de drenagem – SH-01

#### 4.1.1.4 Terraplenos e Estruturas de Contenção

Durante vistoria para este segmento homogêneo não se verificou terraplenos ou estruturas de contenção que apresentassem risco para intervenção emergencial ao corpo estradal da rodovia, estando o terraplano desse segmento com estado geral bom e íntegro, conforme demonstrado na Figura 29.



Figura 29 – Terraplano em boas condições – SH-01

#### 4.1.1.5 Canteiro Central e Faixa de Domínio

Durante a vistoria realizada no mês de maio/22, foi constatada a continuação da realização dos serviços de capina e roçada nesse segmento, inclusive nos pontos onde a vegetação se encontrava com altura superior àquela determinada pelo PER que é de 30cm, conforme comparativo apresentado na Figura 30 e na Figura 31 abaixo.



Figura 30 – Crescimento da vegetação nos bordos da Rodovia – abril/22



Figura 31 – Serviço de roçada nos bordos da rodovia – maio/22

Também foi verificado a realização do serviço de limpeza da faixa de domínio com retirada de resíduos e blocos de rocha conforme mostrado na Figura 32 e na Figura 33.



Figura 32 – Limpeza da faixa de domínio – SH-01



Figura 33 – Retirada de blocos na faixa de domínio – SH-01

#### 4.1.1.6 Edificações e Instalações Operacionais

Verificou-se a implantação de poço para abastecimento d'água na localização da praça de Pedágio P1, conforme apresentado na Figura 35.



Figura 34 - Poço de abastecimento d'água - Praça de Pedágio P1

Não foram iniciados os serviços de construção das edificações e instalações operacionais além da implantação do poço de abastecimento d'água registrado acima, registrando-se que o Poder Concedente, na figura do DER/PI, manifestou "Não Objeção" aos Projetos Funcionais das Edificações e Instalações Operacionais. No segmento Homogêneo 01, a Concessionária prevê a implantação da Praça de Pedágio 01 e as Bases do Sistema de Pesagem.

#### 4.1.1.7 Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não foram identificados sistemas de iluminação implantados neste segmento.

#### 4.1.2 Segmento Homogêneo 02

O Segmento Homogêneo 02 é pavimentado e está localizado na Rodovia PI 397, com início na Divisa dos Municípios Uruçuí/Sebastião Leal e término no Fim da Pavimentação no Km 92,30, perfazendo uma extensão de 22,7 Km.

##### 4.1.2.1 Pavimento

O pavimento do segmento homogêneo 02, semelhante ao relatado no Segmento 01, apresenta conforto ao trafegar, não possuindo defeito de grandes proporções.

Uma vez que ainda não foram realizadas intervenções no pavimento desse segmento, assim como relatado anteriormente, permanece o desnível entre faixas contíguas, que se inicia ainda no segmento 01 e se estende até as proximidades do km 73, conforme demonstrado na Figura 35.



Figura 35 - Desnível entre faixas contíguas no SH 02

Foi possível verificar a ausência de buracos e “panelas”, inclusive nos acostamentos, bem como a ausência de áreas remendadas, como pode ser visto na Figura 36. Não há também a apresentação de zonas importantes com trincas nas faixas de rolamento, apesar de haver alguns pontos de empoçamento de água como o mostrado no relatório anterior.



Figura 36 - Faixa de rolamento e acostamento em bom estado - SH-02

#### 4.1.2.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

A Sinalização horizontal ainda é inexistente em Linhas de Bordo e Linhas de Divisão de Fluxo, apesar de se verificar que foi iniciado o a demarcação para implantação da sinalização horizontal, conforme mostrado na Figura 38. Registra-se também, a implantação de sinalização vertical informativa nesse pavimento, conforme mostrado na Figura 38.



Figura 37 - Demarcação para implantação de sinalização horizontal - SH-02



Figura 38 - Sinalização vertical informativa - SH-02

Mantém-se a recomendação à Concessionária quanto à manutenção e implantação de sinalização viária na rodovia de modo a oferecer ao usuário melhor condição de conforto e, principalmente, segurança.

Os aspectos geométricos são semelhantes ao SH-01, sendo em sua maior extensão retilínea, com curvas verticais suaves e pouca altura do greide em relação ao leito natural, não perfazendo assim a necessidade imediata de implantação de dispositivos de segurança, devendo sua real necessidade ser avaliada na elaboração do projeto executivo.

#### 4.1.2.3 Drenagem e Obras de Arte Correntes

Não foi verificada a existência de qualquer dispositivo de drenagem nesse segmento, sejam eles bueiros, descidas d'água, sarjetas, canaletas ou meios-fios.

sendo importante a avaliação e contemplação em projeto dos pontos onde há necessidade de implantação desses dispositivos de forma a proteger o terrapleno existente.

#### 4.1.2.4 Terraplenos e Estruturas de Contenção

Durante a vistoria, para este segmento homogêneo, não se verificou terraplenos ou estruturas de contenção que apresentassem risco para intervenção emergencial ao corpo estradal da rodovia.

Assim como o segmento homogêneo 01, a plataforma do corpo estradal apresenta pequena diferença de altura e suave declividade em relação ao terreno estradal, o que a princípio não demanda dispositivos de segurança ou contenção, devendo sua real necessidade ser avaliada na elaboração do projeto executivo.

#### 4.1.2.5 Canteiro Central e Faixa de Domínio

A condição de altura da vegetação é satisfatória em toda a extensão do segmento, conforme demonstrado na Figura 39 e na Figura 40, o que se deve à realização e manutenção dos serviços de capina e roçada.



Figura 39 – Bordos da rodovia com vegetação baixa após serviços de roçada – SH-02



Figura 40 – Bordos da rodovia com vegetação baixa após serviços de roçada – SH-02

#### 4.1.2.6 Edificações e Instalações Operacionais

Verificou-se a implantação de poço para abastecimento d'água na localização da Praça de Pedágio P2, conforme apresentado na Figura 41.



Figura 41 - Poço de abastecimento d'água - Praça de Pedágio P2

Não foram iniciados os serviços de construção das edificações e instalações operacionais, além da implantação do poço de abastecimento d'água registrado acima, registrando-se que no mês de abril de 2022 o Poder Concedente, na figura do DER/PI, manifestou “Não Objeção” aos Projetos Funcionais das Edificações e Instalações Operacionais. No segmento Homogêneo 02, a Concessionária prevê a implantação da Praça de Pedágio 02(P2). Também havia previsão para instalação da Base de Serviços Operacionais (BSO) e do Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU), juntamente à praça P2, no entanto a localização dessas instalações foi objeto de revisão nos projetos fornecidos pela Concessionária já analisados por este Verificador e agora estão sob análise do Poder Concedente.

#### 4.1.2.7 Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não foram identificados sistemas de iluminação implantados neste segmento.

#### 4.1.3 Segmento Homogêneo 03

O Segmento Homogêneo 03 é Não Pavimentado e está localizado na Rodovia PI 397, com início no Fim da Pavimentação no Km 92,30 e término no Entrº Acesso Distrito de Nova Santa Rosa, perfazendo uma extensão de 24,8 Km.

#### 4.1.3.1 Segmentos em leito natural

Conforme mencionado nos relatórios anteriores, este segmento vem sofrendo deterioração contínua em decorrência das chuvas na região e tráfego de veículos pesados, condições inerentes à operação normal da Rodovia. Essa deterioração acontece principalmente no terço final desse segmento, onde a superfície é menos estável. A diferença dos revestimentos encontrados nesse segmento é vivível quando comparasse a Figura 42 com a Figura 43.



Figura 42 – Revestimento existente nos dois primeiros terços do SH-03



Figura 43 – Revestimento existente no último terço do SH-03

Diante do desgaste constante, verifica-se a necessidade de constante manutenção nos segmentos não pavimentados de forma a manter as condições estabelecidas no PER quanto aos indicadores de desempenho dos segmentos não pavimentados na fase de trabalhos iniciais. Registra-se que, apesar da deterioração das condições de trafegabilidade, não foram encontrados pontos de interrupção de tráfego nesse segmento.

É importante ressaltar que nos quilômetros iniciais desse segmento, onde existe um revestimento de qualidade, conforme já mencionado, apesar da ação do tráfego pesado e das chuvas, a deterioração foi menor, permanecendo assim, condições melhores de trafegabilidade e conforto ao usuário (Figura 44 e Figura 45).



Figura 44 – Pista de rolamento com revestimento e presença de buracos – SH-03



Figura 45 – Pista de rolamento com revestimento – SH-03

#### 4.1.3.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Por se tratar de trecho não pavimentado, não há sinalização horizontal, permanecendo a situação relatada nos relatórios anteriores. Foi constatada apenas a implantação de sinalização vertical informativa, conforme demonstrado na Figura 46, pelo que este Verificador Independente recomenda a implantação de sinalização vertical, conforme preconizado no PER no seu item 5.2.8.



Figura 46 - Sinalização vertical informativa no SH-03

O Segmento apresenta poucas curvas tanto horizontais quanto verticais, pouca declividade nos pontos baixos e greide um pouco mais elevado que o terreno natural, não sendo identificada, nesse momento, a necessidade de implantação de defensas ou barreiras.

#### 4.1.3.3 Canteiro Central e Faixa de Domínio

A faixa de domínio apresenta pouca declividade em relação ao terreno natural e a presença de vegetação alta identificada pode afetar a visibilidade do

usuário, conforme imagem a seguir (Figura 47), conforme já relatado nos meses anteriores.



Figura 47 - Vegetação lateral elevada - SH 03

O Verificador recomenda à Concessionária que execute o serviço de roçada a fim de controlar a altura da vegetação na faixa de domínio, de modo a atender o item 5.2.8 do PER, uma vez que esse serviço ainda não foi iniciado nesse segmento.

#### 4.1.3.4 Edificações e Instalações Operacionais

Nos projetos funcionais, enviados pela Concessionária em março de 2022 e objeto de “Não Objeção” pelo DER/PI em abril/2022, não estão previstas edificações ou instalações operacionais nesse segmento.

#### 4.1.3.5 Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não foram identificados sistemas de iluminação implantados neste segmento.

## 4.2 Trecho 02

O Trecho 02, conforme especificado na apresentação do Programa de Exploração Rodoviária, tem condição atual de Não Pavimentado e tem início na rodovia PI 247, Entrº Acesso Distrito Nova Santa Rosa e seu final no Entrº PI 262 (Estrada Palestina), com extensão de 118,9 Km.

Subdivide-se em quatro Segmentos Homogêneos para avaliação de desempenho da Concessionária de acordo com o Item 3.2.2 do PER, quais sejam: Segmento homogêneo 04 (SH-04), Segmento homogêneo 05 (SH-05), Segmento homogêneo 06 (SH-06) e Segmento homogêneo 07 (SH-07).

Na Figura 48, apresentamos o diagrama linear da rodovia, com o trecho 02 destacado em verde. Em seguida apresenta-se a análise das características verificadas na vistoria de cada Segmento Homogêneo desse trecho.

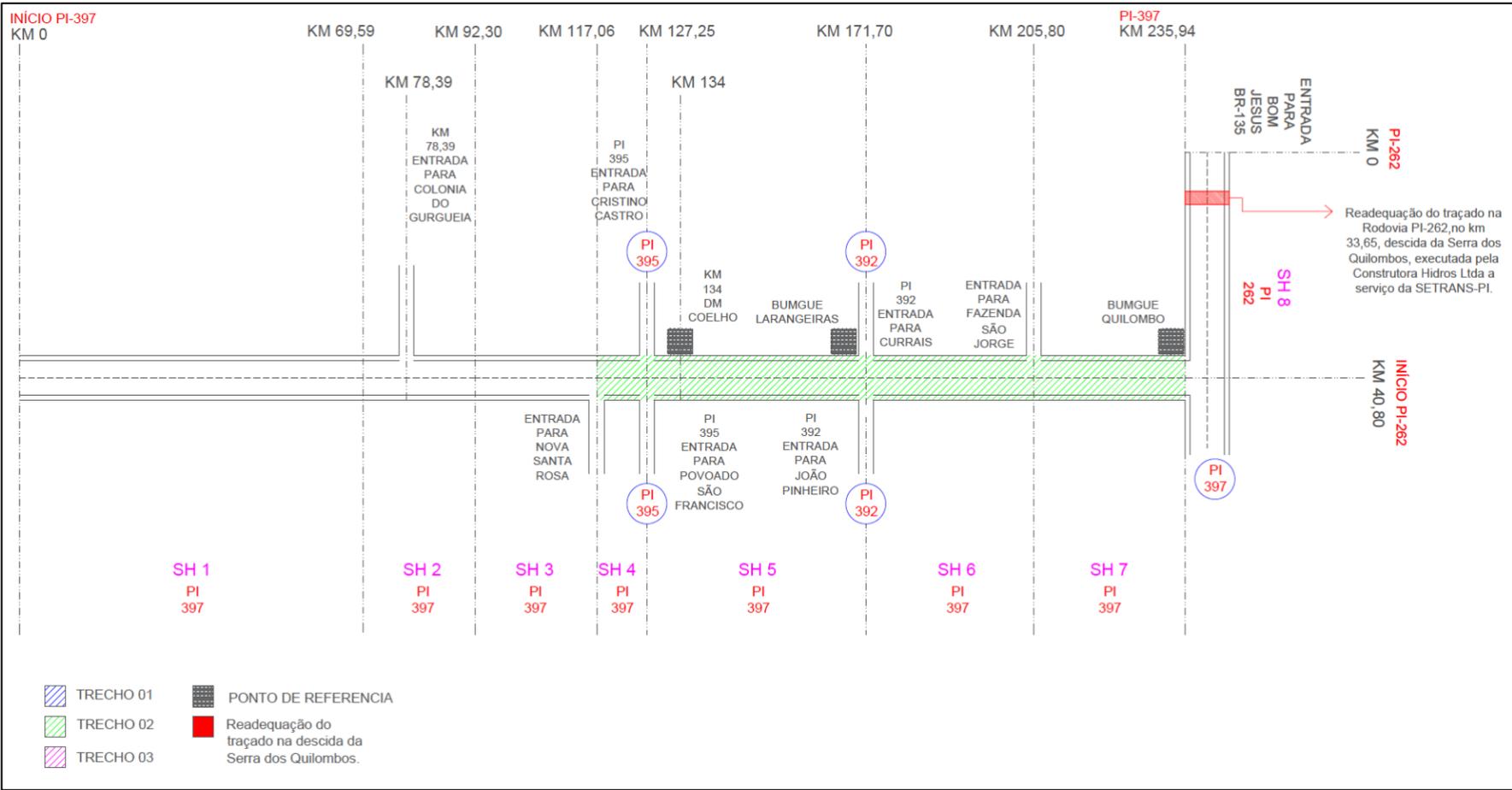


Figura 48 - Diagrama linear da rodovia com destaque ao Trecho 2

#### 4.2.1 Segmento Homogêneo 04

O Segmento Homogêneo 04 Não é Pavimentado e está localizado na Rodovia PI 397, Entrº Acesso Distrito Nova Santa Rosa e término no Entrº PI 395, perfazendo uma extensão de 10,2 Km.

##### 4.2.1.1 Segmentos em leito natural

Conforme já relatado nos meses anteriores, o leito estradal aparenta também ter sofrido várias intervenções de raspagem para regularização do subleito, de forma a permitir o tráfego de veículos. Essas intervenções ocasionaram a retirada do material arenoso do leito estradal, que foi depositado nas margens da estrada, levando à situação atual, onde pode-se notar que a elevação da estrada é inferior à elevação dos seus bordos em diversos pontos (Figura 49 e Figura 50), o que pode ocasionar o acúmulo de água, devido à ausência de saídas d'água.



Figura 49 – Eixo da rodovia com elevação inferior ao bordo direito – SH-04



Figura 50 - Eixo da rodovia com elevação inferior aos bordos – SH-04

Após as intervenções da Concessionária nos meses anteriores, com a execução de poços de drenagem, regularização da superfície, retirada de pontos de atolamento, houve melhora nas condições de tráfego desse segmento, no entanto, assim como registrado nos segmentos anteriores, começam-se a ser observados diversos pontos de deterioração da pista de rolamento, conforme demonstrado na Figura 51 abaixo.



Figura 51 - Ponto com deterioração da superfície de rolamento - SH-04

Face ao exposto acima, destaca-se a necessidade de manutenção periódica, bem como avaliação dos trechos que necessitam ter o greide levantado para atendimento aos pré-requisitos do PER relativos aos Trabalhos Iniciais, mais especificamente no seu item 1.1.13 – Elevação de Greide da Rodovia.

#### 4.2.1.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Em relação à sinalização, o Verificador não identificou nenhuma sinalização vertical durante a vistoria, tampouco dispositivos definitivos de drenagem presentes no Segmento, sendo identificadas apenas as intervenções provisórias de drenagem, já descritas e demonstradas no item anterior.

#### 4.2.1.3 Canteiro Central e Faixa de Domínio

A faixa de domínio não apresenta declividades e foi verificada a existência de vegetação somente do lado direito, sentido crescente da rodovia, que, por sua vez, encontra-se com altura superior ao especificado no item 5.2.8 do PER (Figura 52). O Verificador Independente sugere à Concessionária a execução do serviço de roçada a fim de controlar a altura da vegetação presente na faixa de domínio.



Figura 52 - Vegetação alta no bordo direito - SH 04

#### 4.2.1.4 Edificações e Instalações Operacionais

Nos projetos funcionais, enviados pela Concessionária em março de 2022 e objeto de “Não Objeção” pelo DER/PI em abril/2022, não estão previstas edificações ou instalações operacionais nesse segmento.

#### 4.2.1.5 Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não foram identificados sistemas de iluminação implantados neste segmento.

### 4.2.2 Segmento Homogêneo 05

O Segmento Homogêneo 05 é Não Pavimentado e está localizado na Rodovia PI 397, com início no Entrº PI 395 e término no Entrº PI 392, perfazendo uma extensão de 44,5 Km.

#### 4.2.2.1 Segmentos em leito natural

Após a conclusão das intervenções emergenciais nesse segmento, conforme relatado no mês anterior, verificou-se uma mudança na conformação da pista, em que com o abaulamento conferido à superfície, houve a retirada do acúmulo de água no eixo da rodovia para seus bordos, garantindo melhor estabilidade ao leito estradal e menor deterioração com o fluxo de veículos, como

pode ser constatado na Figura 53, onde se vê pouca deterioração em relação ao mês anterior, mostrado na Figura 54



Figura 53 - Leito estradal no Segmento 05 – Maio/22



Figura 54 - Leito estradal no Segmento 05 –Abril /22

Nos pontos mostrados no mês anterior (Figura 55) onde há erosão causada pelos efeitos sucessivos de escoamento de água das chuvas para os poços de drenagem criados pela Concessionária, verificou-se que novamente o comprometimento de parte seção da rodovia devido a esse efeito erosivo, conforme demonstrado na Figura 56.



Figura 55 - Erosão causa pelo fluxo de água das chuvas – SH-05 – abril/22



Figura 56 - Largura da pista comprometida devido à efeito erosivo - SH-05 - maio/22

Devido as intervenções recentes da Concessionária, não foram encontrados pontos de interrupção de tráfego nesse segmento, como os registrados em meses anteriores, demonstrando melhora nas condições de trafegabilidade.

#### 4.2.2.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Em relação à sinalização, o Verificador não identificou qualquer sinalização vertical durante a vistoria ou quaisquer dispositivos definitivos de drenagem presentes no Segmento, não havendo alteração em relação ao verificado nos meses anteriores, sendo identificadas apenas as intervenções provisórias realizadas pela Concessionária.

#### 4.2.2.3 Canteiro Central e Faixa de Domínio

A faixa de domínio não apresenta declividades e foi verificada a existência de vegetação apenas em alguns pontos isolados que, por sua vez, encontra-se com altura superior ao especificado no item 5.2.8 do PER (Figura 57) mantendo-se as condições relatadas anteriormente. O Verificador Independente sugere à Concessionária a execução do serviço de roçada a fim de controlar a altura da vegetação presente na faixa de domínio.



Figura 57 - Vegetação no segmento 05

#### 4.2.2.4 Edificações e Instalações Operacionais

Verificou-se a conclusão da implantação de poço para abastecimento d'água na localização da Praça de Pedágio P3, conforme apresentado na Figura 58.



Figura 58 - Poço de abastecimento d'água - Praça de Pedágio P3

Não foram iniciados os serviços de construção das edificações e instalações operacionais, além da implantação do poço de abastecimento d'água registrado acima, registrando-se que no mês de abril de 2022 o Poder Concedente, na figura do DER/PI, manifestou “Não Objeção” aos Projetos Funcionais das Edificações e Instalações Operacionais. No segmento Homogêneo 05, a Concessionária prevê a implantação da Praça de Pedágio 03 (P3).

Em revisão aos projetos funcionais enviados anteriormente, a Concessionária solicitou alteração da localização da Base de Serviços Operacionais (BSO) e do Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU), inicialmente previsto para serem instalados juntamente à praça P2, passando agora a serem instalados juntos à Praça P3. A revisão proposta pela Concessionária já foi analisada por este Verificador e agora estão sob análise do Poder Concedente.

#### 4.2.2.5 Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não foram identificados sistemas de iluminação implantados neste segmento.

#### 4.2.3 Segmento Homogêneo 06

O Segmento Homogêneo 06 é Não Pavimentado e está localizado na Rodovia PI 397, com início no Entrº PI 392 e término na Divisa de Municípios Currais/Bom Jesus, perfazendo uma extensão de 34,1 Km.

##### 4.2.3.1 Segmentos em leito natural

Na vistoria realizada no mês anterior, foi verificada a mobilização de equipes da Concessionária nesse segmento, realizando simultaneamente os serviços de abertura de poços de drenagem e de conformação da pista de rolamento. Verificou-se na vistoria realizada em maio/22 que esses serviços foram concluídos nesse segmento, conforme mostrado Figura 59 e Figura 60.



Figura 59 – Estado geral após intervenção da Concessionária – SH-06



Figura 60 – Estado geral após intervenção da Concessionária – SH-06

Apesar desse segmento estar em boas condições no geral, foram registrados alguns pontos com material solto, gerando instabilidade ao trafegar conforme mostrado na Figura 61 e Figura 62 abaixo. Esses pontos merecem atenção pois podem gerar interrupção de tráfego em caso de atolamentos.



Figura 61 – Ponto com material solto – SH-06



Figura 62 – Ponto com material solto – SH-06

#### 4.2.3.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Em relação à sinalização, o Verificador identificou apenas uma placa de sinalização de não ultrapassagem conforme mostrado na Figura 63.



Figura 63 - Placa indicativa de "Não ultrapasse" - SH-06

Não foram identificados dispositivos definitivos de drenagem presentes no Segmento, não havendo alteração em relação ao verificado nos meses anteriores, sendo identificadas apenas as intervenções provisórias realizadas pela Concessionária.

#### 4.2.3.3 Canteiro Central e Faixa de Domínio

A faixa de domínio, em sua maior extensão, não apresenta vegetação acima da altura permitida no item 5.2.8 do PER, devido à existência de lavoura muito próxima ao leito da rodovia em praticamente toda a extensão desse segmento.

#### 4.2.3.4 Edificações e Instalações Operacionais

Nos projetos funcionais, enviados pela Concessionária em março de 2022 e objeto de “Não Objeção” pelo DER/PI em abril/2022, não estão previstas edificações ou instalações operacionais nesse segmento.

#### 4.2.3.5 Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não foram identificados sistemas de iluminação implantados neste segmento.

### 4.2.4 Segmento Homogêneo 07

O Segmento Homogêneo 07 é Não Pavimentado e está localizado na Rodovia PI 397, com início na Divisa de Municípios Currais/Bom Jesus e término no Entrº PI 262 (Estrada Palestina), perfazendo uma extensão de 30,1 Km.

#### 4.2.4.1 Segmentos em leito natural

Na vistoria realizada no mês de maio/2022, foi verificada a mobilização de equipes da Concessionária nas proximidades do Km 220, realizando simultaneamente os serviços de abertura de poços de drenagem e de conformação da pista de rolamento, conforme demonstrado nas figuras abaixo.



Figura 64 – Trecho em obras no Segmento 07



Figura 65 – Escavação e carga – SH-07



Figura 66 – Espalhamento e compactação – SH-07



Figura 67 – Tráfego em trecho em obras – SH-07

Quanto aos pontos susceptíveis a alagamento demonstrados em relatórios anteriores (Figura 68), a Concessionária informou que seriam tratadas no decorrer dos Trabalhos Iniciais. Na vistoria realizada em maio/2022, verificou-se que foram tratadas pelas equipes da Concessionária, dando condições de trafegabilidade e aumentando substancialmente a segurança para o usuário nesse ponto (Figura 69). No entanto é necessário avaliar a necessidade de alteamento do greide nesses pontos conforme item 1.1.13 do PER.



Figura 68 - Detalhe de ponto de alagamento no SH-07 – abril/22



Figura 69 - Ponto no SH-07 onde anteriormente sujeito a alagamento – maio-22

Por fim, registra-se a existência de pontos ainda não intervencionados no Segmento 07, onde as condições da pista de rolamento são ruins podendo ocasionar problemas ao usuário que trafega por esse trecho da rodovia. Como exemplo, registra-se as situações mostradas abaixo, onde pode ser verificado pontos com buracos de grandes dimensões (Figura 70) e pontos de estreitamento da pista e baixo suporte do solo onde só é possível a passagem de um veículo por vez (Figura 71).



Figura 70 – Ponto com ocorrência de Buracos de grande dimensão – SH-07



Figura 71 – Estreitamento da pista e baixa capacidade do solo – SH-07

#### 4.2.4.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Não foi verificada a existência de sinalizações verticais nesse segmento, bem como dispositivos de segurança, mesmo porque devido às características geométricas, não foi identificada, nesse momento, a necessidade de defensas ou barreiras.

#### 4.2.4.3 Canteiro Central e Faixa de Domínio

A faixa de domínio possui vegetação com altura acima do especificado no item 5.2.8 do PER (Figura 72 e Figura 73). O Verificador recomenda à Concessionária a realização do serviço de roçada, a fim de controlar o crescimento da vegetação na faixa de domínio.



Figura 72 - Vegetação alta no bordo direito - SH 07

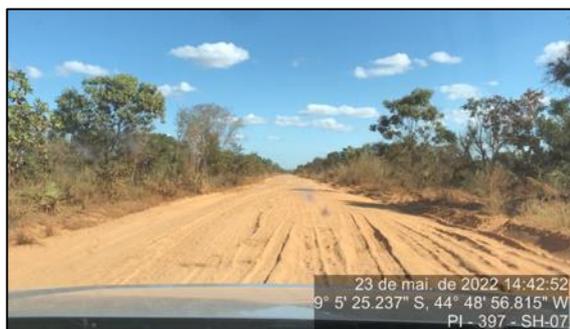


Figura 73 - Vegetação alta nos dois bordos - SH 07

#### 4.2.4.4 Edificações e Instalações Operacionais

Nos projetos funcionais, enviados pela Concessionária em março de 2022 e objeto de “Não Objeção” pelo DER/PI em abril/2022, não estão previstas edificações ou instalações operacionais nesse segmento.

#### 4.2.4.5 Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não foram identificados sistemas de iluminação implantados neste segmento.

### 4.3 Trecho 03

O Trecho 03, conforme especificado na Apresentação do Programa de Exploração Rodoviária, apresenta característica de pavimentado, tendo o seu início do trecho na rodovia PI 262, Entrº PI 397 (Km 236,00) e seu final no Entrº PI 135 (p/ Bom Jesus), com extensão de 40,8 Km.

O trecho é composto somente por um Segmento Homogêneo para avaliação de desempenho da Concessionária, de acordo com o Item 3.2.2 do PER, sendo este o Segmento Homogêneo 08 (SH-08).

Apresenta-se na Figura 74, diagrama linear da rodovia, com o trecho 03 destacado em lilás e, em seguida, análise das características verificadas na vistoria do Segmento Homogêneo desse trecho.

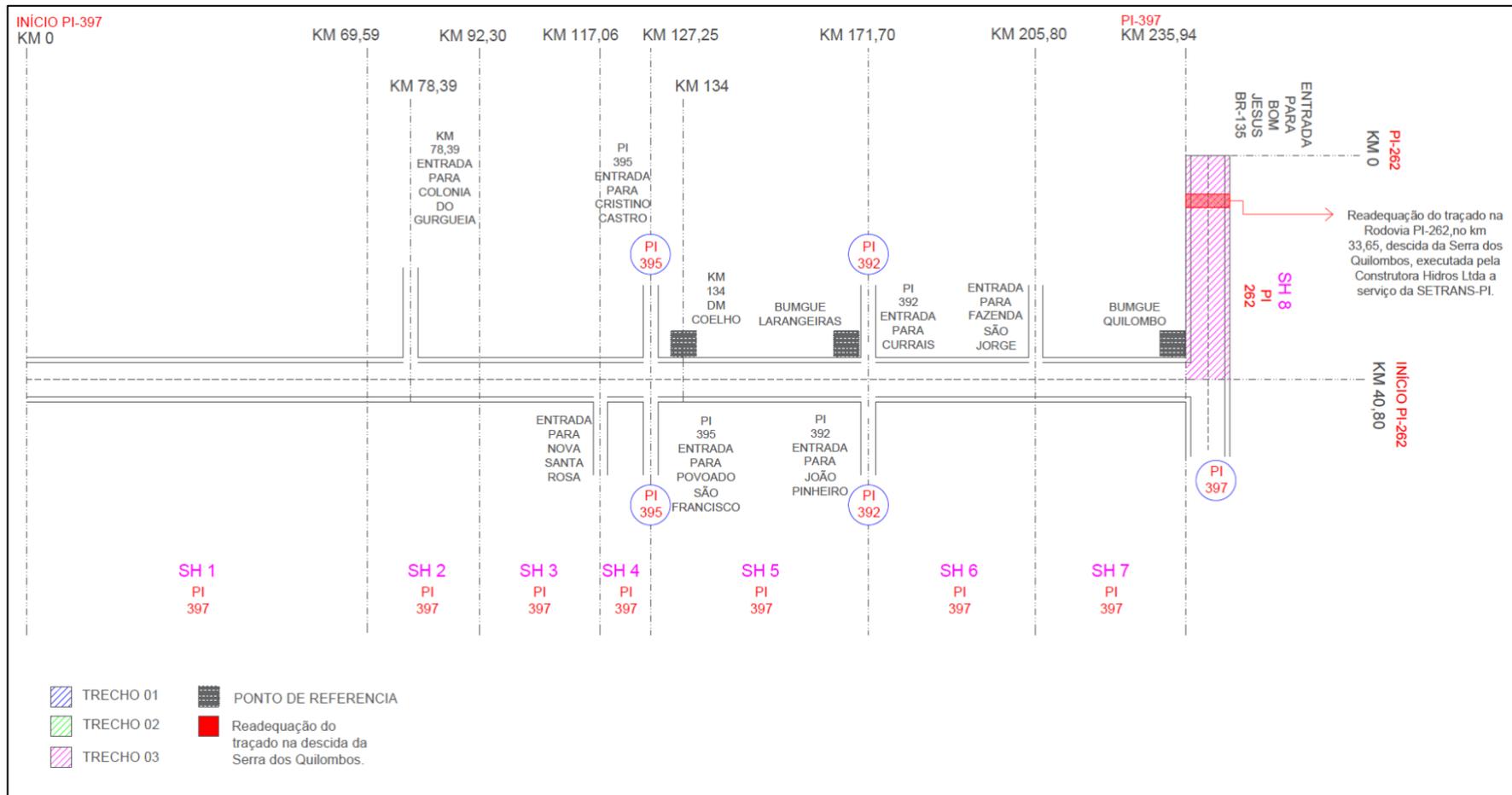


Figura 74 - Diagrama linear da rodovia com destaque ao Trecho 3

### 4.3.1 Segmento Homogêneo 08

O Segmento Homogêneo 08 é pavimentado e está localizado na Rodovia PI 262, com início no Entrº PI 397 (Km 236,00) e seu final no Entrº PI 135 (p/ Bom Jesus), perfazendo uma extensão de 40,8 Km.

#### 4.3.1.1 Pavimento

Conforme registrado nas trocas de correspondências ocorridas nos últimos meses, a Construtora Hidros Ltda., a serviço da SETRANS-PI, deu início às obras da correção do traçado nas proximidades do km 33. Em correspondência recente, o Poder Concedente através do CMOG, no Ofício Nº 145/2022/SUPARC, solicitou a suspensão da obrigação de executar os serviços previstos no item 1.1 do PER - Trabalhos Iniciais, na extensão da obra em questão. Portanto, durante a suspensão, não serão avaliados serviços nesse local, sendo feita apenas o registro do avanço dessas obras e os possíveis impactos no Contrato de Concessão e concentrando a análise nos serviços executados pela Concessionária, bem como o estado geral da rodovia no restante do segmento.

Dessa forma, em relação ao pavimento, registra-se apenas alguns pontos, onde há formação de buracos e panelas no acostamento, conforme já relatado anteriormente e mostrado novamente na Figura 75.



Figura 75 - Buraco no acostamento - SH-08

Quanto ao avanço da obras, verificou-se que a empresa contratada pela SETRANS-PI, tem dado continuidade nos serviços de terraplanagem na correção

do traçado nas proximidades do Km 33, o que pode ser observado na Figura 76 e na Figura 77.



**Figura 76 – Obra de correção do traçado no Km 33 – Início da Subida da Serra - SH-08**



**Figura 77 – Obra de correção do traçado no Km 33 – Final da Subida da Serra - SH-08**

No entanto, registra-se preocupação com a forma de execução do aterro nas proximidades da subida da serra, que conforme mostrado na Figura 78, está sendo executado sem a devida retirada de material vegetal, o que pode comprometer a estrutura desse corpo de aterro no futuro. Importante ressaltar também a execução de bota-fora nas margens da rodovia, com lançamento e espalhamento de material sem compactação, o que poderá provocar carregamento de materiais para jusante, caso não exista um sistema de contenção de finos.



**Figura 78 – Obra de correção do traçado no Km 33 – Início da Subida da Serra – SH-08**



**Figura 79 – Obra de correção do traçado no Km 33 – Final da Subida da Serra – SH-08**

#### 4.3.1.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Não houve alterações quanto ao relatado anteriormente sobre as larguras, tanto das Linhas de Bordo quanto das Linhas de Divisão de Fluxo, as quais apresentam largura inferior a 0,15 m, de acordo com os itens 3.3.1.5, 3.3.1.6 e 3.3.1.7 do *MANUAL DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA, DNIT – 2010*.

Já em relação ao informado nos relatórios anteriores, no que diz respeito à situação de encobrimento da sinalização vertical pela vegetação em vários pontos do segmento, conforme demonstrado a seguir na Figura 80 e na Figura 81 de março/2022, verificou-se agora uma mudança importante, devido aos serviços de roçada realizados pela Concessionária nesse segmento.

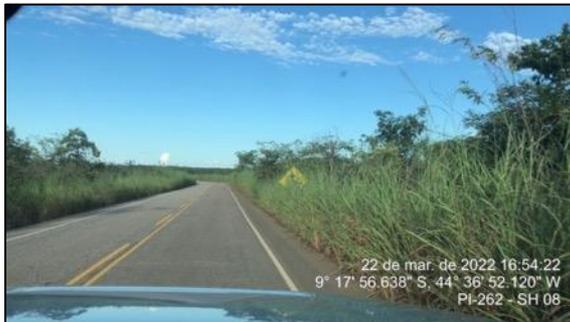


Figura 80 – Sinalização encoberta pela vegetação no segmento 08 em mar/22



Figura 81 – Sinalização encoberta pela vegetação no segmento 08 em mar/22

Quanto a visualização da sinalização vertical existente, permanece a situação demonstrada no mês anterior, em que a execução dos serviços de capina e roçada tornou a sinalização visível, atendendo nesse momento às exigências do PER, conforme mostrado na Figura 82.



Figura 82 - Sinalização visível após serviço de roçada - SH-08

#### 4.3.1.3 Drenagem e Obras de Arte Correntes

Na vistoria realizada em abril/2022, foi possível verificar a mobilização das equipes da Concessionária realizando os serviços de manutenção e limpeza dos dispositivos de drenagem. A Figura 83 e a Figura 84 registradas em abril, mostram respectivamente, a execução do serviço de limpeza pela Concessionária e a situação dos dispositivos após a realização da manutenção e limpeza.



**Figura 83 – Execução do serviço de limpeza da drenagem no SH-08 – abr/22**



**Figura 84 – Situação dos dispositivos após realização de manutenção e limpeza no SH-08 – abr/22**

No entanto, registra-se ainda alguns pontos em que é necessário a recomposição da drenagem, como o mostrado na Figura 85.



**Figura 85 - Drenagem com necessidade de reparos - SH-08**

#### 4.3.1.4 Terraplenos e Estruturas de Contenção

Durante a vistoria, para este segmento homogêneo, não se verificou terraplenos ou estruturas de contenção que apresentassem risco para intervenção emergencial ao corpo estradal da rodovia.

O trecho apresenta greide um pouco mais elevado que o terreno natural, elevação de curvas verticais mais brandas no início do Segmento e em torno do Km 30, na região de Serra, apresenta elevações maiores, porém, conforme já destacado no item 4.3.1.1, esse trecho está sob intervenção de obras contratada pela SETRANS-PI.

#### 4.3.1.5 Canteiro Central e Faixa de Domínio

Nas vistorias anteriores foi verificado que a faixa de domínio possuía vegetação superior à especificada no item 5.2.5 do PER e em alguns trechos a vegetação estava inclusive obstruindo o bom funcionamento dos dispositivos de drenagem. Essas ocorrências foram sanadas conforme da descrito no item 4.3.1.2 acima.

Registra-se que no mês de maio/22 a Concessionária continuou com os serviços de roçada e limpeza da faixa de domínio, conforme mostrado na Figura 86 e na Figura 87.



Figura 86 – Execução do serviço de roçada no SH-08 – mai/22



Figura 87 – Execução do serviço de limpeza da faixa de domínio no SH-08 – mai/22

#### 4.3.1.6 Edificações e Instalações Operacionais

Verificou-se a implantação de poço para abastecimento d'água na localização da praça de Pedágio P4, conforme apresentado na Figura 88.



Figura 88 - Poço de abastecimento d'água - Praça de Pedágio P4

Não foram iniciados os serviços de construção das edificações e instalações operacionais além da implantação do poço de abastecimento d'água registrado acima, registrando-se que o Poder Concedente, na figura do DER/PI, manifestou “Não Objeção” aos Projetos Funcionais das Edificações e Instalações Operacionais. No segmento Homogêneo 08, a Concessionária prevê a implantação da Praça de Pedágio 04.

#### 4.4 Registros Fotográficos das Rodovias PI 397 / PI-262 entre os dias 22/05/2022 e 24/05/2022

### RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 1

Data: 22/05/2022 a 24/05/2022



Rodovias PI-397/ PI-262 - Início do segmento homogêneo 1 - segmento pavimentado.



Placa informativa implantada pela Concessionária.



Equipe de serviço da Concessionária iniciou o serviço de reparo na sinalização horizontal da rodovia.



Trecho com a sinalização horizontal incompleta no lado esquerdo da pista.

**RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 1**

Data: 22/05/2022 a 24/05/2022



Sinalização horizontal em perfeitas condições.



Trecho com a sinalização horizontal incompleta no lado direito da pista.



Faixa de domínio e descidas d'águas limpos pela concessionária.



Cerca de propriedade privada aparentemente invadindo a faixa de domínio.

**RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 1**

Data: 22/05/2022 a 24/05/2022



Início do trecho sem sinalização horizontal, no KM 63,60.



Trincas no pavimento asfáltico do acostamento.



Equipe de serviço da Concessionária realizando a manutenção de limpeza e roçada no bordo da pista.



Bordos da pista após serviço de roçada de acordo com o previsto no PER.

**RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 1**

Data: 22/05/2022 a 24/05/2022



Poço de água da Praça de Pedágio P1 já implantado pela Concessionária.



Maquinário da Concessionária realizando a manutenção de limpeza no bordo da pista.



Maquinário da Concessionária realizando a manutenção de limpeza no bordo da pista.



Final do segmento homogêneo 1 - Ainda com ausência de sinalização horizontal.

**RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 2**

Data: 22/05/2022 a 24/05/2022



Início do segmento homogêneo 2 - segmento pavimentado. Ausência de sinalização horizontal.



Pavimento asfáltico em boas condições para tráfego.



Placa informativa implantada pela Concessionária.



Poço de água da Praça de Pedágio P2 já implantado pela Concessionária.

**RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 2**

Data: 22/05/2022 a 24/05/2022



Vegetação baixa nos bordos da pista devido aos serviços de roçada.



Ausência de sinalização horizontal.



Início da demarcação para implantação de sinalização horizontal



Final do segmento homogêneo 2 - Ainda com a ausência de sinalização horizontal.

**RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 3**

Data: 22/05/2022 a 24/05/2022



Início do segmento homogêneo 3 – segmento não pavimentado.



Placa informativa implantada pela Concessionária. Vegetação alta nos bordos da pista.



Segmento com eixo da pista mais alto que a cota do terreno, não ocasionando acúmulo de água na pista.



Final do segmento homogêneo 3 – segmento não pavimentado. Vegetação alta no bordo da pista.

**RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 4**

Data: 22/05/2022 a 24/05/2022



23 de mai. de 2022 11:29:42  
8° 27' 53.388" S, 44° 23' 55.688" W  
PI-397 - SH-04

Início do segmento homogêneo 4 – segmento com leito natural.



23 de mai. de 2022 11:34:25  
8° 28' 46.128" S, 44° 24' 57.626" W  
PI - 397 - SH-04

Eixo da pista está mais baixo que a cota do terreno, o que pode ocasionar acúmulo de água na pista.



23 de mai. de 2022 11:43:01  
8° 31' 32.745" S, 44° 24' 35.004" W  
PI - 397 - SH-04

Vegetação alta no bordo da pista.



23 de mai. de 2022 11:44:27  
8° 32' 7.229" S, 44° 24' 34.866" W  
PI - 397 - SH-04

Final do segmento homogêneo 4 – segmento com leito natural. Vegetação alta no bordo da pista.

**RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 5**

Data: 22/05/2022 a 24/05/2022



Início do segmento homogêneo 5 - segmento em leito natural. Vegetação alta no bordo da pista.



Poço de drenagem seco.



Eixo da pista está mais baixo que a cota do terreno, o que pode ocasionar acúmulo de água na pista.



Vegetação alta nos bordos da pista.

**RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 5**

Data: 22/05/2022 a 24/05/2022



Equipe de serviço da Concessionária realizou o abaulamento da pista para evitar o acúmulo de água no seu eixo.



Poço de água da Praça de Pedágio P3 já implantado pela Concessionária.



Final do segmento homogêneo 5 - segmento em leito natural.

**RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 6**

Data: 22/05/2022 a 24/05/2022



Início do segmento homogêneo 6 - segmento em leito natural.



Bordo da pista precisando de limpeza e roçada.



Linha de fluxo da água formada por escoamento para o poço de drenagem.



Poço de drenagem seco e em perfeito funcionamento como mostra a linha de fluxo da água.

## RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 6

Data: 22/05/2022 a 24/05/2022



Pista trafegável devido ao serviço de regularização da pista realizado pela Concessionária.



Equipe de serviço da Concessionária realizou o abaulamento da pista para evitar o acúmulo de água no seu eixo.



Valeta de drenagem feita pela motomiveladora, para melhorar o escoamento da água para os poços de drenagem.



Final do segmento homogêneo 6 - segmento em leito natural.

**RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 7**

Data: 22/05/2022 a 24/05/2022



23 de mai. de 2022 14:30:48  
 9° 1' 21.465" S, 44° 47' 45.690" W  
 PI - 397 - SH-07

Início do segmento homogêneo 7 - segmento em leito natural.



23 de mai. de 2022 15:21:00  
 9° 11' 29.699" S, 44° 50' 31.670" W  
 PI - 397 - SH-07

Erosão no solo proveniente do escoamento da água das chuvas, presente nos dois lados da pista.



23 de mai. de 2022 15:21:06  
 9° 11' 30.623" S, 44° 50' 32.697" W  
 PI - 397 - SH-07

Buraco proveniente da erosão no solo comprometendo a pista.



23 de mai. de 2022 15:11:23  
 9° 11' 15.220" S, 44° 50' 16.586" W  
 PI-397 - SH-07

Frente de serviço da Concessionária executando o serviço de regularização da pista.

**RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 7**

Data: 22/05/2022 a 24/05/2022



Escavadeira carregando o caminhão basculante com o material proveniente da escavação dos poços de drenagem, para o transporte.



Motoniveladora fazendo o espalhamento do material no serviço de regularização da pista.



Rolo compactador pé de carneiro usado nos serviços de regularização da pista.



Rolo compactador liso usado para um melhor acabamento nos serviços de regularização da pista.

**RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 7**

Data: 22/05/2022 a 24/05/2022



Equipe de serviço da Concessionária realizou o abaulamento da pista para evitar o acúmulo de água no seu eixo.



Final do segmento homogêneo 7 - segmento em leito natural.

**RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 8**

Data: 22/05/2022 a 24/05/2022



Início do segmento homogêneo 8 - segmento pavimentado.



Equipe de serviço da Concessionária fazendo manutenção da limpeza e roçada mecânica nos bordos da pista.



Sinalização vertical visível após serviço de roçada nos bordos da pista.



Sinalização horizontal danificada, precisando de reparos.

**RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 8**

Data: 22/05/2022 a 24/05/2022



Serviço de limpeza da faixa de domínio sendo realizado pela Concessionária.



Obra de correção do traçado da Serra do Quilombo, km 33,65 da Rodovia PI-262.



Obra de correção do traçado da Serra do Quilombo, km 33,65 da Rodovia PI-262.



Obra de correção do traçado da Serra do Quilombo, km 33,65 da Rodovia PI-262.

**RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 8**

Data: 22/05/2022 a 24/05/2022



23 de mai. de 2022 15:49:54  
 9° 16' 56.466" S, 44° 50' 15.982" W  
 PI-262 - SH-08

Poço de água da Praça de Pedágio P4 já implantado pela Concessionária.



23 de mai. de 2022 15:49:16  
 9° 16' 56.466" S, 44° 50' 15.982" W  
 PI-262 - SH-08

Meio fio danificado, precisando de reparos.



23 de mai. de 2022 15:49:29  
 9° 16' 56.466" S, 44° 50' 15.982" W  
 PI-262 - SH-08

Bordos da pista após realização do serviço de roçada de acordo com o previsto no PER.



23 de mai. de 2022 16:50:32  
 9° 18' 51.918" S, 44° 31' 20.475" W  
 PI - 262 - SH-08

Final do segmento homogêneo 8 - sinalização horizontal conservadas.

**INDICADORES DE DESEMPENHO**

## 5. INDICADORES DE DESEMPENHO

Não aplicável no momento, uma vez que a Concessão Patrocinada (PPP) ainda se encontra em fase de Trabalhos Iniciais. Ao fim dessa fase será realizada uma vistoria conjunta entre o Poder Concedente DER-PI, Agência Reguladora AGRESPI, Concessionária Grãos do Piauí e Verificador Independente Consórcio EVVIA ICO, como condição para autorização de início da cobrança de pedágio. Dessa forma iniciando a avaliação dos indicadores que gerará uma nota de desempenho para a Concessionária. Item 5.1.7 do PER - Indicadores de Desempenho:

Os indicadores serão medidos primeiramente ao final dos Trabalhos Iniciais como condição para autorização do início da cobrança de pedágio, e posteriormente, nas periodicidades constantes de cada quadro/indicador ao longo do contrato, como condição para pagamento da Contraprestação Pecuniária. (grifo nosso)

**METODOLOGIA PARA AFERIÇÃO DOS INDICADORES DE  
DESEMPENHO**

## 6. METODOLOGIA PARA AFERIÇÃO DOS INDICADORES

O item 4 do PER prevê “Levantamento de campo no mínimo 2 (duas) vezes ao ano dos indicadores: IRI, trilha de roda, retro refletância de sinalização horizontal e vertical, área trincada no pavimento, drenagem subterrânea e todos os outros indicadores previstos nesse PER;

Neste contexto, o presente item visa expor as considerações, definições e metodologia a serem utilizadas para o levantamento destes indicadores de desempenho, levando em consideração o Sistema de Aferição dos Indicadores listado no item 5.7 do PER.

Porém, considerando a atual fase da Concessão, início dos Trabalhos Iniciais, ainda não será realizada esta aferição.

Sendo assim, em momento oportuno serão inseridos neste item todo o sistema a ser utilizado para esta aferição.

**OPERAÇÃO RODOVIÁRIA**

## 7. OPERAÇÃO RODOVIÁRIA

Os serviços de operacionalização da Concessão consistem na implantação da infraestrutura de um CCO (Centro de Controle Operacional), da Disponibilização de Equipamentos e Veículos, da Administração da Concessão, dos Sistemas de Controle de Tráfego, de Atendimento ao Usuário, Sistemas de Pedágio e controle da Arrecadação, Sistemas de Comunicação, Sistemas de Pesagem de Veículos de Carga, Implantação de Bases Operacionais. Esses serviços têm início na assinatura do Contrato de Concessão, prolongando-se até a devolução do sistema ao Poder Concedente.

Porém, considerando a atual fase da Concessão, em fase de Trabalhos Iniciais, não serão abordados ainda de maneira aprofundada. No entanto, registra-se que a Concessionária iniciou a mobilização das instalações do CCO, em imóvel localizado na cidade de Bom Jesus.

**CONTROLE DE PENDÊNCIAS**

## 8. CONTROLE DE PENDÊNCIAS

Na sequência, apresentamos a lista dos assuntos em aberto ou pendentes de respostas por parte dos agentes contratuais, tratados por meio de comunicações oficiais ou verificados nas obrigações contratuais e demais regulamentações, sendo os pontos que tiverem o *status* em andamento são mais bem detalhados a seguir.

Destacamos a sugestão para que, nos assuntos gerais comuns da Concessão, as Comunicações sejam enviadas a todos os agentes contratuais, visando ao perfeito acompanhamento da Concessão e à possibilidade de atualização do Controle de Pendências.

Tabela 21 - Controle de pendências – Parte 1/2

PENDÊNCIAS	DOCUMENTO	DATA SOLICITAÇÃO	RESPONSÁVEL	STATUS
Posicionamento do Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos (CMOG) / Superintendência de Parcerias e Concessões (SUPARC) referente a Utilização da faixa de domínio para receita marginal	GP/DP/22032501	25/03/22	CMOG / SUPARC Verificador Independente	Aguardando resposta da CMOG / SUPARC  Respondido pelo Verificador Independente, no Ofício Nº 017/2022/VI_P1397, enviado no dia 20/04/2022
Análise da Documentação da Obra da PI-262 na Serra do Quilombo - Projetos e Licenciamentos enviada pela SETRANS-PI	Correspondência Eletrônica SUPARC - Envio de Documentação SETRANS	26/05/22	Verificador Independente	Aguardando resposta Verificador Independente
Análise da Apresentação da Nova Solução Técnica para Sistema de Detecção de Altura na entrada de cada praça de pedágio, nos dois sentidos.	GP/DP/22051802	18/05/22	Verificador Independente	Aguardando resposta Verificador Independente
Análise da “não objeção” do Verificador Independente e do DER-PI - Dimensionamento da rota dos veículos operacionais e nova localização da BSO / SAU, transferida da Praça de Pedágio P2 para a Praça de Pedágio P3.	GP/DP/22041302	13/04/22	DER-PI Verificador Independente	Aguardando resposta DER-PI  Respondido pelo Verificador Independente, no Ofício Nº 021/2022/VI_P1397, enviado no dia 10/04/2022
Análise do pedido de abertura de processo de Reequilíbrio em razão da não obtenção do benefício do REIDI na RFB enviado pela Concessionária Grãos do Piauí, Solicitando ao Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos (CMOG) / Superintendência de Parcerias e Concessões (SUPARC)	GP/DP/22042001	27/04/22	CMOG / SUPARC Verificador Independente	Aguardando resposta CMOG/SUPARC  Respondido pelo Verificador Independente, no Ofício Nº 027/2022/VI_P1397, enviado no dia 25/05/2022
Análise da ERRATA do Laudo de Avaliação Imobiliária enviada pela Concessionária Grãos do Piauí, Apresentado inicialmente no Ofício GP/DP/22050402, com finalidade de Determinar o Valor de Mercado para fins de Desapropriação para Implantação da Praça P1.	GP/DP/22052301	23/05/22	CMOG / SUPARC Verificador Independente	Aguardando resposta CMOG/SUPARC  Respondido pelo Verificador Independente, no Ofício Nº 029/2022/VI_P1397, enviado no dia 26/05/2022

Tabela 22 - Controle de pendências – Parte 2/2

PENDÊNCIAS	DOCUMENTO	DATA SOLICITAÇÃO	RESPONSÁVEL	STATUS
Análise e "não objeção" do DER-PI do Projeto do Sistema de Sinalização da pista AVI das praças de pedágio enviado pela Concessionária Grãos do Piauí.	Correspondência Eletrônica GP- não objeção do Poder Concedente no Sistema de Sinalização do AVI	26/05/22	DER-PI	Aguardando resposta PODER CONCEDENTE
Análise do Projeto Executivo das obras de Ampliação e Melhoramento da Rodovia no Segmento Homogêneo 3 (Processo no SEI sob Nº 00016.001039/2022-99) enviado pela Concessionária Grãos do Piauí.	GP/DP/22051902	19/05/22	Verificador Independente	Aguardando resposta Verificador Independente
Análise da solicitação enviada pela Concessionária Grãos do Piauí para a emissão do Decreto de Utilidade Pública-DUP para Desapropriação da área necessária para a construção e instalação da Praça de Pedágio P4 .	GP/DP/22052601	26/05/22	Verificador Independente	Aguardando resposta Verificador Independente

### 8.1 Posicionamento do CMOG referente a Utilização da faixa de domínio para receita marginal

A Concessionária solicitou, por meio do Ofício GP/DP/22032501 enviado em 25 de março de 2022, sob o aspecto de Receitas Marginais, apoio do CMOG na averiguação da existência de autorização junto ao DER-PI para a ocupação da Faixa de Domínio pela Equatorial Energia, uma vez que foram identificadas estruturas da referida empresa na faixa de Domínio. Caso exista tal autorização a Concessionária solicita por meio do mesmo Ofício o processo integral contendo projetos e documentos que culminou na emissão da correspondente autorização.

No mesmo Ofício a Concessionária informa também a intenção da empresa INET Consultoria de utilizar os postes da Equatorial (compartilhar os postes) para a passagem de seus cabos de fibra ótica, questionando ao CMOG quanto à possibilidade e à relação contratual a qual a empresa INET deve se submeter.

Em 20 de abril de 2022, através do ofício nº 017/2022/VI\_PI397, este Verificador Independente de manifestou acerca da solicitação da concessionária, trazendo à luz as previsões contratuais e os entendimentos exarados pelas instâncias judiciais superiores sobre o tema.

Com base nisso, este Verificador manifestou entendimento sobre a necessidade de verificação da existência do Termo de Permissão de Uso Especial para utilização de faixas longitudinal ou transversal da Rodovia, informando ainda

que não foi encontrado tal documentação no material relativo ao Termo de Transferência Rodoviária. Além disso, foi expresso também o entendimento deste Verificador quanto aos mecanismos de cobrança pela utilização das faixas.

Diante disso, este Verificador sugeriu o estabelecimento de um procedimento padronizado para regulamentação da utilização da faixa de domínio e a realização de uma reunião entre as Partes, juntamente com o VI, para debate do tema e definição das condições que poderão compor tal procedimento.

## **8.2 Análise da documentação relativa à obra de Readequação de traçado no km 33,65 da rodovia PI-262**

Conforme detalhado no item 3.1.8 deste relatório, após a identificação da execução da obra de Readequação do Traçado da Descida da Serra do Quilombo por empresa contrata pela SETRANS-PI, e após diversas comunicações entre os agentes contratuais, o CMOG/SUPARC enviou a este Verificador, em 26 de maio de 2022, a documentação referente à obra fornecida pela Secretária de Estado dos Transportes – SETRANS.

A documentação fornecida está agora em análise pelo Verificador Independente e emitirá em breve uma manifestação sobre cada um dos pontos levantados pela Concessionária, acerca da repercussão dos fatos a serem avaliados no Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021 e com base no que foi verificado nas Vistorias Técnicas, levando em consideração os aspectos técnicos, jurídicos e econômico-financeiros, tudo em consonância com o estabelecido no PER e no contrato de concessão.

## **8.3 Nova proposta de Solução Técnica para Sistema de Detecção de Altura**

No dia 12 de abril de 2022, a Concessionária expediu o GP/DP/22041202, que trata da solução técnica para Sistema de Detecção de Altura na entrada de cada praça de pedágio, os dois sentidos.

Por sua vez, este Verificador realizou a análise da proposta apresentada pela Concessionária, tendo emitido o resultado da análise no Ofício Nº 024-2022\_VI\_P1397, de 13 de maio de 2022, em que após as ponderações feitas sugeriu que fosse considerado um outro sistema de detecção de altura, que não sacrifique, além do pórtico, toda a sinalização suportada por ele (sinalização de AVI, sinalização de praça de pedágio e cargas excedentes). Dessa forma, solicitando à Concessionária a avaliação e proposição de alternativa que diferencie o sistema de detecção de altura, da sinalização a ser implantada.

A Concessionária por sua vez, emitiu o Ofício GP/DP/22051802, em 18 de maio de 2022, com uma nova proposta para o sistema de detecção de altura. Essa nova proposta está em nova análise por este Verificador Independente, que emitirá nova manifestação dentro dos prazos contratuais.

#### **8.4 Análise do dimensionamento da rota de veículos operacionais e localização do BSO/SAU**

No ofício GP/DP/22041302, emitido em 13 de abril de 2022, a Concessionária apresentou o Dimensionamento da rota dos veículos operacionais, sendo eles: Inspeção de Trânsito, Guincho Pesado e Guincho leve, Atendimento de Incidentes (Caminhão Multiuso), Atendimento de Incidentes (Caminhão-pipa) e Guarda e Vigilância Patrimonial.

Ainda nesse mesmo ofício e com base nos dimensionamentos de rota dos veículos Operacionais, a Concessionária solicitou aprovação para alteração da posição da Base de Serviço Operacional (BSO) e Serviços de Atendimento ao Usuário (SAU), que foi objeto de análise anterior deste Verificador Independente e “Não Objeção” do DER/PI.

Por sua vez, este Verificador realizou a análises da proposta apresentada pela Concessionária para mudança de posicionamento do BSO/SAU e do dimensionamento da rota dos veículos, entendendo que a nova localização sugerida pela Concessionária para o BSO/SAU está adequada ao preconizado no

PER, ressaltando-se que em relação à operação dessas instalações, o item 3.2.4 – Base de Serviço Operacional do PER estabelece que o início deverá ocorrer concomitantemente ao da cobrança de pedágio, sendo necessário assim que a Concessionária informe qual o planejamento para implantação dessas instalações e serviços, de forma a garantir sua entrada em funcionamento juntamente ao início da cobrança de pedágio.

Dessa forma, cabe agora ao Poder Concedente a análise da solução proposta pela Concessionária e manifestação quanto à “Não Objeção”, conforme prerrogativa Contratual.

### **8.5 Pedido de Reequilíbrio por atraso na análise da RFB para enquadramento do REIDI**

A Concessionária enviou, em 20 de abril de 2022, o Ofício GP/DP/22042001, em que apresenta o encadeamento de fatos desde o início do processo para enquadramento do Projeto de Investimentos em Infraestrutura no Setor de Transportes – Rodovia, proposto pela Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias SPE S/A, no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI.

No mesmo Ofício a Concessionária pondera a demora, pela Receita Federal do Brasil, na análise do pedido de enquadramento na REIDI e por conseguinte pede reequilíbrio contratual por eventuais prejuízos em investimentos a partir do dia 13 de abril de 2022, em função do pagamento de PIS COFINS, alegadamente não previstos em seu plano de negócios.

Este Verificador, por sua vez, levando em conta todo o histórico retratado no Ofício GP/DP/22042001 e em atendimento à Cláusula 28.10, item j) do Contrato de Concessão apresentou, através do Ofício Nº 027/2022/VI\_PI397, emitido em 25 de maio de 2022, suas considerações acerca do referido pedido de reequilíbrio econômico-financeiro.

Diante do exposto, cabe agora ao Poder Concedente manifestação sobre o tema em tela.

## 8.6 Decreto de Utilidade Pública – Praça de Pedágio P1

Em 04 de maio de 2022, através do Ofício GP/DP/22050402, a concessionária solicitou (i) a realização de acordo extrajudicial de área a ser desapropriada e (ii) emissão do Decreto de Utilidade Pública da área necessária para a implantação da Praça de Pedágio P1.

Este Verificador se manifestou acerca das solicitações da concessionária, através do Ofício Nº 026/2022/VI\_PI397, emitido em 20 de maio de 2022, em que entendeu que a Concessionária atendeu, até aquele momento, a todas as questões de natureza formal necessárias à realização do processo de desapropriação, porém fez alguns pedidos de esclarecimento em relação ao laudo de avaliação de imóvel apresentado em anexo à solcitação da Concessionária, conforme detalhado no item 3.1.4 deste relatório.

As solicitações e pedidos de esclarecimento feitos por este Verificador foram prontamente respondidas pelas Concessionária em 23 de maio de 2022, através do Ofício GP/DP/22052301, emitindo uma ERRATA ao laudo de avaliação previamente enviado.

De posse dos esclarecimentos prestados pela Concessionária, este Verificador realizou nova análise, tendo entendido que restaram atendidos os critérios estabelecidos no IPR – 746 – Diretrizes Básicas para Desapropriação do DNIT, e na Norma Brasileira de Avaliação de Bens NBR 14653.

Assim, cabe agora ao Poder Concedente previa aprovação do valor do acordo com o terceiro a ser indenizado, o qual deverá se pronunciar sobre a aprovação ou não da quantia acordada, no prazo de 30 dias.

## 8.7 Sinalização da pista AVI

Em 13 de abril de 2022, a Concessionária enviou o Ofício GP/DP/22041201, em que apresenta e solicita análise da solução técnica para a pré-identificação do processo automático de cobrança, que tem o objetivo de orientar os veículos antes que cheguem à pista AVI, informando ao usuário se ele está ou não autorizado a utilizar a faixa exclusiva.

Este Verificador Independente, em atenção ao item 4 do PER, das responsabilidades do verificador Independente, apresentou sua análise em 12 de maio de 2022, através do Ofício Nº 023/2022/VI\_PI397, em que após considerar os itens 2.6.5 - Sistema de Arrecadação de Pedágio do PER, o item 4 – Configurações Tipo, na Tabela 7 – Regras de definição de localização de pistas na praça de pedágio, do Manual Para Concepção, Dimensionamento e Implementação De Praças de Pedágio Em Concessões Rodoviárias da ANTT, bem como a solução apresentada e justificativas da Concessionária, entendeu que a solução proposta atendem aos princípios norteadores do PER e das normas e especificações adotadas no Contrato de Concessão.

Dessa forma, cabe agora ao Poder Concedente a análise da solução proposta pela Concessionária e manifestação quanto à “Não Objeção”, conforme prerrogativa Contratual.

### **8.8 Análise do Projeto Executivo do Segmento Homogêneo 03**

Com base nos dispositivos contratuais que indicam que “toda e qualquer obra deverá ser precedida do respectivo projeto executivo, a ser elaborado por equipe de profissionais especializados e sob responsabilidade da Concessionária” e que “o início dos serviços de implantação de qualquer obra só será efetivado após a devida “Não Objeção” do projeto pelos setores competentes do DER/PI”, a Concessionária apresentou em 19 de maio de 2022, através do Ofício GP/DP/22051902, o Projeto executivo das obras de ampliação e melhoramento da rodovia, referente ao Segmento Homogêneo 03.

Assim, em atenção ao item 4 do PER, que atribuí como responsabilidade deste Verificador Independente a “Análise dos projetos básicos e executivos apresentados pela Concessionária”, este Verificador está em processo de análise dos referidos projetos e se manifestará em breve sobre o atendimento destes ao PER.

## 8.9 Decreto de Utilidade Pública – Praça de Pedágio P4

Em 26 de maio de 2022, através do Ofício GP/DP/22052601, a concessionária solicita as providências necessárias para emissão do Decreto de Utilidade Pública da área necessária para a implantação da Praça de Pedágio P4.

Com base nas informações prestadas pela Concessionária, este Verificador se manifestará acerca da solicitação em breve, de acordo com a urgência inerente ao tema.

**ANEXOS**

## 9. ANEXOS

### 9.1 Anexo 1 – Comunicações Expedidas

Na sequência, apresentam-se as cópias das comunicações expedidas por este Verificador Independente ao longo do mês de maio de 2022, com os respectivos protocolos aos agentes destinatários, bem como DVD contendo o arquivo digital de todas as comunicações expedidas e recebidas no mês.

**OFÍCIO Nº 018/2022/VI\_PI397**

Teresina, 05 de maio de 2022.

**Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto**

Coordenadora do Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos - CMOG  
Superintendência de Parcerias e Concessões – SUPARC

**C/C: Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta**

Diretor Presidente  
Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias S/A

**Referência:** Encaminha “Relatório Geral de  
Verificação de Abril/2022”.

Excelentíssima Senhora,

Cumprimentando-a cordialmente, o **CONSÓRCIO EVVIA ICO**, na condição de Verificador Independente do Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021, vem, em atenção ao item 6.11 do Contrato de Empresa Especializada para atuar como Verificador Independente, apresentar o **Relatório Geral de Verificação PI397-VI-FIS-RGV-2022-06-R00 – VOLUME ÚNICO**.

Colocamo-nos à total disposição para prestação de quaisquer esclarecimentos julgados necessários.

**CONSÓRCIO EVVIA ICO**  
**Diogo Menezes Souza**  
Coordenador Técnico Operacional  
CREA 15926/D-GO

**OFÍCIO Nº 019/2022/VI\_PI397**

Teresina, 05 de maio de 2022.

**Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto**

Coordenadora do Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos – CMOG

**C/C: Ilma. Sra. Érica Feitosa**

Superintendência de Parcerias e Concessões – SUPARC

**C/C: Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta**

Diretor Presidente

Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias S/A

**Referência:** Resposta ao Ofício n. 145/2022 enviado pela SUPARC, por meio do qual o Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos - CMOG solicita a suspensão da obrigação de executar os serviços previstos no item 1.1 do PER – Trabalhos Iniciais.

Ilustríssima Senhora,

Cumprimentando-a cordialmente, o **CONSÓRCIO EVVIA ICO**, na condição de Verificador Independente do Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021, vem se manifestar sobre o Ofício em referência.

No dia 06/04/2022, a Concessionária enviou o Ofício GP/DP/22040601, no qual requereu a exclusão da obrigação de executar os serviços previstos no item 1.1 do PER - Trabalhos Iniciais.

Em resposta, no dia 12/04/2022, a SUPARC respondeu o Ofício acima citado por meio do Ofício n. 145/2022, no qual:

- a) Informou que foi solicitado ao Departamento de Estradas de Rodagem do Piauí – DER/PI, por meio do Ofício n. 124/2022/SUPARC, os projetos executivos, cronograma de execução, licenças ambientais e demais informações sobre a execução de obra de correção de traçado na PI-262;
- b) solicitou a suspensão da obrigação de executar os serviços previstos no item 1.1 do PER - Trabalhos Iniciais, especificamente no trecho correspondente a Obra de Readequação de traçado da Rodovia PI-262, até que sejam fornecidas mais informações acerca da obra em comento.

De igual modo, o Ofício enviado pela Concessionária foi respondido pelo **CONSÓRCIO EVVIA ICO**, por meio do Ofício n. 016/2022/VI\_PI397.

Diante do apresentado pelas Partes nos Ofícios acima citados, o **CONSÓRCIO EVVIA ICO** comunica que:

- a) concorda com a solicitação da SUPARC para a suspensão da obrigação de executar os serviços previstos no item 1.1 do PER - Trabalhos Iniciais, especificamente no trecho correspondente a Obra de Readequação de traçado da Rodovia PI-262, até que sejam fornecidas mais informações acerca da obra em comento;
- b) em razão da suspensão solicitada, o **CONSÓRCIO EVVIA ICO** entende não haver mais fundamento para a vistoria do trecho correspondente a Obra de Readequação de traçado da Rodovia PI-262;
- c) continua a analisar todo o arcabouço documental para se manifestar de maneira mais aprofundada dentro do prazo previsto no Ofício n. 016/2022/VI\_PI397.

Sem mais para o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e consideração.

**CONSÓRCIO EVVIA ICO**  
**Diogo Menezes Souza**  
Coordenador Técnico Operacional  
CREA 15926/D-GO

**OFÍCIO Nº 020/2022/VI\_PI397**

Teresina, 06 de maio de 2022.

**Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto**

Coordenadora do Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos – CMOG

**C/C: Ilma. Sra. Érica Feitosa**

Superintendência de Parcerias e Concessões – SUPARC

**C/C: Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta**

Diretor Presidente - Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias SPE S/A

**Referência:** Resposta ao Ofício n. GP/DP/22042901, acerca do informativo sobre pesquisa de tráfego a ser realizada pela empresa Concept – Consultoria Estudos e Projetos de Transporte e Trânsito na PI-247, para estudo de tráfego.

Ilustríssimo Senhor,

Cumprimentando-a cordialmente, o **CONSÓRCIO EVVIA ICO**, na condição de Verificador Independente do Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021, vem, em atenção à Cláusula 46.1.3.9 do Contrato de Concessão celebrado entre a Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias SPE S/A e o Estado do Piauí, manifestar-se acerca do **Ofício GP/DP/22042901** enviado pela Concessionária, no dia 29/04/2022, à CMOG, com cópia para a SUPARC, para o Verificador Independente e para o Comandante do 10º Batalhão da Polícia Militar – Uruçuí.

De acordo com o disposto no referido Ofício, a Concessionária realizará pesquisas de tráfego (elaboração do estudo de demanda e caracterização do tráfego) na PI-247, no trecho entre o entroncamento da BR-135 até a divisa do Estado do Maranhão, por meio da empresa Concept. Em detalhamento

constante do referido Ofício, a Concessionária descreveu o que entende ser a caracterização da rodovia a ser realizada e especificou o cronograma e a forma como os serviços serão executados.

No e-mail de encaminhamento do mencionado Ofício à CMOG, a Concessionária informou que as pesquisas de tráfego objetivam auxiliar as avaliações do trecho atual da concessão e fornecer subsídios adicionais quanto ao trecho que está em estudo para incorporação. Informou, ainda, que a Polícia Militar Rodoviária Estadual seria comunicada sobre os serviços a serem realizados.

Considerando todas essas informações, CMOG e SUPARC solicitaram ao **CONSÓRCIO EVVIA ICO**, na condição de Verificador Independente do Contrato de Parceria Público-Privada n, 003/2021, em e-mail datado de 04/05/2022, o acompanhamento da execução da pesquisa de tráfego e verificação das atividades a serem realizadas pela Concessionária.

Em atendimento ao requerimento formulado pelo Poder Concedente, na figura da CMOG e da SUPARC, o **CONSÓRCIO EVVIA ICO** vem informar que procederá ao acompanhamento das atividades relativas às pesquisas de tráfego na PI-247, no trecho entre o entroncamento da BR-135 até a divisa do Estado do Maranhão, a serem desempenhadas pela empresa Concept e emitirá, quando de sua conclusão, relatório circunstanciado do desenvolvimento dos serviços.

Sem mais para o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e consideração.

**CONSÓRCIO EVVIA ICO**  
**Diogo Menezes Souza**  
Coordenador Técnico Operacional  
CREA 15926/D-GO

**OFÍCIO Nº 021/2022/VI\_PI397**

Teresina, 10 de maio de 2022.

**Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta**

Diretor Presidente

Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias S/A

**C/C: Ilmo. Sr. Felipe de Melo Eulálio**

Diretor Geral – DER-PI

**C/C: Exma. Sra. Carolina Martins Pinto**

Coordenadora do Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos - CMOG  
Superintendência de Parcerias e Concessões – SUPARC

**C/C: Ilma. Sra. Érica Feitosa Corlho Marinho de Andrade**

Superintendência de Parcerias e Concessões - SUPARC

**Assunto:** Resposta ao Ofício n. GP/DP/22041302, acerca da solicitação da “não objeção” do Verificador Independente e do DER-PI - Dimensionamento da rota dos veículos operacionais e nova localização da Base de Serviços Operacionais (BSO)/Serviços de Assistência ao Usuário (SAU), transferida da Praça de Pedágio P2 para a Praça de Pedágio P3.

Ilustríssimo Senhor,

Cumprimentando-o cordialmente, o **CONSÓRCIO EVVIA ICO**, na condição de Verificador Independente do Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021, vem, em atenção ao item 4 do Programa de Exploração Rodoviário (PER), das responsabilidades do Verificador Independente, manifestar-se acerca do **Ofício GP/DP/22041302** enviado pela Concessionária, no dia

13/04/2022, ao Departamento de Estrada de Rodagem – DER-PI, com cópia para a SUPARC, CMOG e Verificador Independente.

De acordo com o disposto no referido Ofício, a Concessionária definiu nova localização para a Base de Serviços Operacionais (BSO) e do Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU), transferindo da Praça de Pedágio P2 para a Praça de Pedágio P3, por entender que a alteração trará melhor adequação aos parâmetros de tempos de atendimento dos veículos operacionais na Rodovia.

Em razão disso, a Concessionária solicitou a “Não objeção” ao Verificador Independente e ao DER para o novo local sugerido para implantação da BSO e SAU definitivos, dispensada a realização de nova análise sobre o dimensionamento e sobre o projeto funcional do prédio, dado que não haverá alteração no seu escopo e o detalhamento será apresentado no Projeto Executivo.

Diante das informações prestadas pela Concessionária no material apresentado e levando-se em conta que:

- a) como colocado pela própria, o projeto funcional e a antiga localização da BSO e do SAU foram objeto de análise pelo Verificador Independente que, através do ofício 012/2022/VI\_P1397, emitido em 10 de março de 2022, manifestou entendimento de que os projetos apresentados estão de acordo com o PER, recebendo “não objeção” do DER através do ofício 146/2022/DER-PI/DGE, de 06 de abril de 2022;
- b) o Programa de Exploração Rodoviária (PER) não determina localização específica para a instalação para implantação da BSO/SAU e;
- c) o item 4 do PER imputa como responsabilidade do Verificador Independente a análise dos projetos básicos e executivos apresentados pela Concessionária.

Este Verificador realizou análise do dimensionamento das rotas dos veículos operacionais e da nova proposta para localização do BSO/SAU,

tomando sempre como base os padrões técnicos estabelecidos no PER e no Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021, pautando-se nas normas e especificações adotadas pelo DER/PI, SEINFRA/PI, DNIT e/ou ABNT, bem como em outros documentos nacionais ou internacionais com os mesmos padrões técnicos exigidos.

Inicialmente, traz-se à luz desta análise o que diz o PER sobre os veículos de Segurança e Atendimento aos Usuários. No seu item 3.2.7.6 – Veículos de Segurança e Atendimento aos Usuários informa a lista mínima dos seguintes veículos operacionais:

- Guincho leve: 01 (uma) unidade a partir do início do 12º (décimo segundo) mês da CONCESSÃO PATROCINADA (PPP);
- Guincho pesado: 01 (uma) unidade a partir 12º (décimo segundo) mês da CONCESSÃO;
- Veículos de inspeção de tráfego: 02 (duas) unidades a partir do início do 12º (décimo segundo) mês da CONCESSÃO PATROCINADA (PPP);
- Caminhão-pipa: 01 (uma) unidade, a partir do início do 12º (décimo segundo) mês da CONCESSÃO PATROCINADA (PPP);
- Veículo multiuso: 01 (uma) unidade a partir do início do 12º (décimo segundo) mês da CONCESSÃO PATROCINADA (PPP);

Consta do PER, ainda, que estes equipamentos devem operar 24 (vinte e quatro) horas por dia durante todo o período de CONCESSÃO PATROCINADA (PPP) e que o seu dimensionamento deve ser feito de acordo com os índices lá indicados. Esses índices, por sua vez, estão indicados no item 2.6 – Controle Operacional (CO) do PER, quais sejam:

- a) Inspeção de Trânsito: velocidade aproximada de 40km/h e tempo de percurso não especificado.

- b) Guincho e Atendimento de Incidentes (Guinchos): Tempo de chegada de até 150 (cento e cinquenta) minutos após comunicação ao CCO para o Guincho Leve, não sendo especificada a velocidade de operação. Para o Guincho pesado não foi indicado tempo máxima de atendimento ou velocidade de operação.
- c) Guincho e Atendimento de Incidentes (Caminhão Multiuso): Tempo de atendimento máximo de 180 (cento e oitenta) minutos, com velocidade especificada de 60 km/h.
- d) Guincho e Atendimento de Incidentes (Caminhão Pipa): Os parâmetros de tempo máximo de atendimento e velocidade não são especificados no PER.

Assim, de forma a verificar a alteração proposta pela concessionária, foram analisados os tempos de atendimento em duas situações: (i) BSO/SAU localizado na praça P2, (ii) BSO/SAU localizado na praça P3.

**(i) BSO/SAU localizado na praça P2**

*Tabela 1 - Cálculo dos tempos de atendimento a partir da praça P2*

Serviço	Velocidade especificada (km/h)*		Distâncias a partir da P2 (km)			Tempos de atendimento (min)		Parâmetro - Tempo de atendimento (min)	Verificação
	PI-397	PI-262	Norte	Sul		Norte	Sul		
			PI-397	PI-397	PI-262				
Inspeção de Trânsito	40	40	79,30	156,70	40,80	118,95	296,25	-	✓
Guincho Leve	80	60	79,30	156,70	40,80	59,48	158,33	150	✗
Caminhão Multiuso	60	60	79,30	156,70	40,80	79,30	197,50	180	✗
Caminhão Pipa	80	60	79,30	156,70	40,80	59,48	158,33	-	✓

\* Nos casos onde a velocidade do veículo não é especificada no PER, foi adotado a velocidade diretriz das rodovias

Conforme pode ser constatado, os tempos de atendimento a partir da praça P2 não atendem ao preconizado no PER nos casos do Guincho Leve e do Caminhão Multiuso, impedindo assim a instalação do BSO/SAU nessa localização, uma vez que o PER indica que estes veículos deverão ficar estacionados nessas instalações.

**(ii) BSO/SAU localizado na praça P3**

*Tabela 2 - Cálculo dos tempos de atendimento a partir da praça P3*

Serviço	Velocidade especificada (km/h)*		Distâncias a partir da P3 (km)			Tempos de atendimento (min)		Parâmetro - Tempo de atendimento (min)	Verificação
	PI-397	PI-262	Norte	Sul		Norte	Sul		
			PI-397	PI-397	PI-262				
Inspeção de Trânsito	40	40	154,00	82,00	40,80	231,00	184,20	-	✓
Guincho Leve	80	60	154,00	82,00	40,80	115,50	102,30	150	✓
Caminhão Multiuso	60	60	154,00	82,00	40,80	154,00	122,80	180	✓
Caminhão Pipa	80	60	154,00	82,00	40,80	115,50	102,30	-	✓

\* Nos casos onde a velocidade do veículo não é especificada no PER, foi adotada a velocidade diretriz das rodovias

Por outro lado, verifica-se que para a nova localização sugerida ficam atendidos os parâmetros definidos no PER, quanto aos tempos de atendimento.

Com base nessas avaliações, este Verificador Independente entende que a localização sugerida pela Concessionária para o BSO/SAU está adequada ao preconizado no PER.

Em relação à operação dessas instalações, o item 3.2.4 – Base de Serviço Operacional do PER estabelece que o início deverá ocorrer concomitantemente ao da cobrança de pedágio. Dessa forma, a Concessionária deve informar qual o planejamento para implantação dessas instalações e serviços, de forma a garantir sua entrada em funcionamento juntamente ao início da cobrança de pedágio, uma vez que não foi definida data para implantação da praça P3 no cronograma de trabalhos enviado através da correspondência GP/GOP/21120904 de 09 de dezembro de 2021.

Quanto ao projeto funcional do BSO/SAU, apesar de não ter sido feita nova avaliação, visto não ter sofrido alterações, permanecem as recomendações feitas por este VI no Ofício 146/2022/DER-PI/DGE, com a recomendação de que o fraldário, o sanitário para portador de necessidades especiais e sanitários feminino e masculino sejam detalhados no projeto executivo de forma que esses dispositivos tenham espaço suficiente para atender aos usuários, uma vez que estão previstos para serem instalados no mesmo ambiente.

Vale reiterar, por fim, que a manifestação de “Não objeção” incumbe apenas ao Poder Concedente, não tendo o Verificador Independente a prerrogativa ou obrigação nesse sentido, de modo que lhe compete apenas a verificação das questões apresentadas pelas Partes e pronunciamento quanto à sua adequação ou não aos ditames contratuais.

Sem mais para o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e consideração.

**CONSÓRCIO EVVIA ICO**  
Diogo Menezes Souza  
Coordenador Técnico Operacional  
CREA 15926/D-GO

**OFÍCIO Nº 022/2022/VI\_PI397**

Teresina, 10 de maio de 2022.

**Ilma. Sra. Érica Feitosa Corlho Marinho de Andrade**  
Superintendência de Parcerias e Concessões – SUPARC

**C/C: Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto**  
Coordenadora do Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos - CMOG  
Superintendência de Parcerias e Concessões – SUPARC

**C/C: Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta**  
Diretor Presidente  
Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias S/A

**C/C: Ilmo. Sr. Felipe de Melo Eulálio**  
Diretor Geral – DER-PI

**Assunto:** Resposta ao Ofício GP/DP/22050401, no qual a Concessionária solicita à Superintendência de Parcerias e Concessões-SUPARC, anuência expressa quanto à nova denominação da acionista B21 – Vetor Participações e Concessões Ltda.

Excelentíssima Senhora,

Cumprimentando-a cordialmente, o **CONSÓRCIO EVVIA ICO**, na condição de Verificador Independente do Contrato de Parceria Público-Privada n. 003/2021, vem se manifestar acerca do requerimento da Concessionária, de anuência expressa quanto à alteração da denominação de uma das acionistas da SPE, de B21 para Vetor Participações e Concessões Ltda.

De acordo com as informações apresentadas no Ofício GP/DP/2205401, a Concessionária informou ao Poder Concedente, em 01/02/2022, que realizaria duas alterações societárias para: (i) a Reorganização da CS Transportes que

transfere o controle direto da concessionária para a CS Infra S.A., e (ii) a cisão da B2I para saída de sócio minoritário.

Ainda de acordo com o ofício em referência, a CMOG, por meio do Ofício n. 070/SUPARC/2022, datado de 11/02/2022, manifestou concordância com as alterações societárias informadas pela Concessionária na referida correspondência.

Diante disso, no Ofício em questão, GP/DP/2205401, a Concessionária solicita apenas a anuência expressa da SUPARC quanto à organização societária promovida e previamente autorizada pela CMOG.

Considerando todo o exposto, o **CONSÓRCIO EVVIA ICO**, na condição de Verificador Independente do Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021 vem informar que a promoção das modificações do quadro societário da SPE não afronta qualquer norma contratual e atesta que as solicitações requeridas no Ofício GP/DP/2205401, **estão em consonância com o disposto na subcláusula 46.1.2 do Contrato de Concessão.**

Sem mais para o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e consideração.

**CONSÓRCIO EVVIA ICO**  
Diogo Menezes Souza  
Coordenador Técnico Operacional  
CREA 15926/D-GO

**OFÍCIO Nº 023/2022/VI\_PI397**

Teresina, 12 de maio de 2022.

**Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta**

Diretor Presidente

Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias S/A

**C/C: Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto**

Coordenadora do Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos - CMOG

Superintendência de Parcerias e Concessões – SUPARC

**C/C: Ilma. Sra. Érica Feitosa Coelho Marinho de Andrade**

Superintendência de Parcerias e Concessões – SUPARC

**Assunto:** análise do Ofício nº GP/DP/22041201, acerca da apresentação de solução técnica para a pré-identificação do processo automático de cobrança, que tem o objetivo de orientar os veículos antes que cheguem à pista AVI.

Excelentíssimo Senhor,

Cumprimentando-o cordialmente, o **CONSÓRCIO EVVIA ICO**, na condição de Verificador Independente do Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021, vem, em atenção ao item 4 do Programa de Exploração Rodoviário (PER), das responsabilidades do Verificador Independente, **apresentar a**

**análise da solução técnica para a pré-identificação do processo automático de cobrança, que tem o objetivo de orientar os veículos antes que cheguem à pista AVI, encaminhada através do Ofício nº GP/DP/22041201, pela Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias S/A, em 13 de abril de 2022.**

Ante aos materiais apresentados pela Concessionária, identificamos que constam o quanto segue:

- Ofício GP/DP/22041201 de 12 de abril de 2022;
- Anexo 01 – Projeto Executivo de Sinalização das Praças de Pedágio P-01 e P-04;
- Anexo 02 – Projeto Executivo de Sinalização da Praça de Pedágio P-02.

O ofício apresenta como solução técnica as sinalizações aéreas em pórticos em ambos os sentidos da pista, marcações no solo e placas de sinalizações próximas das vias automáticas para a pré-identificação do processo automático de cobrança nas praças de pedágio, que tem o objetivo de orientar os veículos antes que cheguem à pista AVI, se ele está ou não autorizado a utilizar a faixa exclusiva.

Inicialmente, cabe verificar o que diz o PER, no seu item 1.4, em relação aos padrões técnicos a serem obedecidos.

No que se refere aos padrões técnicos a serem obedecidos pela CONCESSIONÁRIA, todas as obras (Intervenções Obrigatórias e Intervenções Condicionadas) a serem realizadas nas Rodovias, em qualquer fase da CONCESSÃO PATROCINADA (PPP), quer façam parte dos Trabalhos Iniciais, das obras de Recuperação, Manutenção ou das Obras de Melhorias e Ampliações, deverão obedecer às respectivas normas e especificações adotadas pelo DER/PI, SEINFRA/PI, DNIT e ou ABNT. Outros documentos, nacionais ou estrangeiros, poderão ser adotados, desde que produzam resultados compatíveis com os padres técnicos exigidos.

Também o contrato de concessão, na sua cláusula 21, subcláusula 21.3, diz o seguinte:

Os projetos executivos de que trata esta Cláusula, inclusive suas revisões e alterações, mesmo durante a execução dos respectivos serviços, deverão observar as normas, padrões e especificações básicas atualmente vigentes e adotadas pelo DER/PI, e, na falta destes, as normas editadas por órgãos e entidades nacionais e internacionais de referência.

Assim, a análise deste Verificador será pautada nas “normas e especificações adotadas pelo DER/PI, SEINFRA/PI, DNIT e/ou ABNT”, bem como em outros documentos nacionais ou internacionais com os mesmos padrões técnicos exigidos, conforme preconiza o PER, considerando o que foi apresentado (pórtico com sinalização aérea, marcas de solo e placas de sinalização vertical para indicar a cobrança automática). Os projetos executivos sinalização deverão ainda ser apresentados pela Concessionária para fins de apreciação quanto à sua adequação aos parâmetros exigidos pelo Contrato de concessão e PER.

Considerando o item 2.6.5 - Sistema de Arrecadação de Pedágio, do Programa de Exploração Rodoviário (PER), que informa que os sistemas de arrecadação de pedágio que serão disponibilizados nas praças de pedágio são compostos por dois tipos de pistas de cobrança, as pistas para cobrança manual e as pistas para cobrança automática.

Considerando o item 2.6.5.2 - Pista de Cobrança Automática do PER, que determina: (i) que no processo automático de cobrança de pedágio (AVI - *Automatic Vehicule Identification*), o veículo do usuário deve ser conduzido para a faixa exclusiva, podendo cruzar a praça de pedágio a velocidades de 30 a 40 km/h, (ii) que a pista AVI deverá operar com sistema de pré-identificação para orientar os veículos antes que cheguem à pista, informando ao usuário se ele está ou não autorizado a utilizar a faixa exclusiva e (iii) que as cabines AVI

deverão ser instaladas em todas as praças de pedágio, no mínimo uma por sentido.

Considerando o item 4 – Configurações Tipo, na Tabela 7 – Regras de definição de localização de pistas na praça de pedágio, do Manual Para Concepção, Dimensionamento E Implementação De Praças De Pedágio Em Concessões Rodoviárias da ANTT, que diz que tem sido habitual no Brasil localizar as pistas AVI à esquerda das pistas livres.

Desta forma faz necessário utilização de sinalização para orientar os usuários antes da sua chegada a praça de pedágio para qual faixa deve se direcionar.

Em vista disto a Concessionária propôs no documento suprarreferenciado, como solução técnica para a pré-identificação do AVI nas praças de pedágio, a utilização de sinalização aérea em pórticos, implantados a 500 metros das praças, em ambos os sentidos da pista, indicando ao veículo usuário se direcionar para a faixa exclusiva do AVI, localizada à direita da pista de cobrança manual e à esquerda da pista livre, desta forma podendo cruzar a praça de pedágio, sem parada, nas velocidades de 30 a 40 km/h, em função da existência de cancelas comandadas eletronicamente. A sinalização aérea também vai indicar ao veículo usuário a faixa exclusiva para cargas excedentes ou pistas livres, localizada a direita da faixa exclusiva do AVI.

Marcações no solo com pintura da faixa exclusiva do AVI e placas de sinalização indicando a cobrança automática, vão ser utilizadas também como solução técnica para a pré-identificação do processo automático de cobrança, sendo implantados em ambos os sentidos da pista e nas proximidades das praças de pedágio, tendo como o objetivo informar ao veículo usuário a preexistência das vias automáticas.

Não há impedimento para a localização do pórtico com a sinalização aérea do AVI a 500 metros da praça de pedágio, sendo também usual a colocação dessa sinalização entre 1 Km e 2 Km de distância da praça de pedágio, conforme é utilizado no estado de São Paulo, inclusive de acordo com normativa do DER desse estado.

Dessa forma, entende-se que o uso da faixa exclusiva para o AVI, localizada à direita, podendo cruzar a praça de pedágio a velocidades de 30 a 40 km/h, assim como também a utilização de marcação no solo com pintura da faixa exclusiva do AVI e placas de sinalização indicando a cobrança automática implantados nas proximidades das praças de pedágio, atendem aos princípios norteadores do PER e das normas e especificações adotadas no Contrato de Concessão.

Colocamo-nos à total disposição para prestação de quaisquer esclarecimentos julgados necessários.

**CONSÓRCIO EVVIA ICO**  
Diogo Menezes Souza  
Coordenador Técnico Operacional  
CREA 15926/D-GO

**OFÍCIO Nº 024/2022/VI\_PI397**

Teresina, 13 de maio de 2022.

**Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta**

Diretor Presidente

Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias S/A

**C/C: Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto**

Coordenadora do Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos - CMOG

Superintendência de Parcerias e Concessões – SUPARC

**C/C: Ilma. Sra. Érica Feitosa Coelho Marinho de Andrade**

Superintendência de Parcerias e Concessões – SUPARC

**Assunto:** análise do Ofício nº GP/DP/22041202, apresentação da solução técnica para Sistema de Detecção de Altura na entrada de cada praça de pedágio, nos dois sentidos da pista.

Excelentíssimo Senhor,

Cumprimentando-o cordialmente, o **CONSÓRCIO EVVIA ICO**, na condição de Verificador Independente do Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021, vem, em atenção ao item 4 do Programa de Exploração Rodoviário (PER), das responsabilidades do Verificador Independente, **apresentar a análise da solução técnica para o sistema de detecção de altura na entrada das praça de pedágio, nos dois sentidos da pista, proposta pela Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias S/A, em 13 de abril de 2022, através do Ofício nº GP/DP/22041202.**

Ante aos materiais apresentados pela Concessionária, identificamos que constam o quanto segue:

- Ofício GP/DP/22041202 de 12 de abril de 2022;

O ofício apresenta a solução técnica para sistema de detecção de altura nas entradas das praças de pedágio, utilizando pórtico com restrição de gabarito vertical de 5,50 metros, em ambos sentido da pista.

Inicialmente, cabe verificar o que diz o PER, no seu item 1.4, em relação aos padrões técnicos a serem obedecidos.

No que se refere aos padrões técnicos a serem obedecidos pela CONCESSIONÁRIA, todas as obras (Intervenções Obrigatórias e Intervenções Condicionadas) a serem realizadas nas Rodovias, em qualquer fase da CONCESSÃO PATROCINADA (PPP), quer façam parte dos Trabalhos Iniciais, das obras de Recuperação, Manutenção ou das Obras de Melhorias e Ampliações, deverão obedecer às respectivas normas e especificações adotadas pelo DER/PI, SEINFRA/PI, DNIT e ou ABNT. Outros documentos, nacionais ou estrangeiros, poderão ser adotados, desde que produzam resultados compatíveis com os padres técnicos exigidos.

Também o contrato de concessão, na sua cláusula 21, subcláusula 21.3, diz o seguinte:

Os projetos executivos de que trata esta Cláusula, inclusive suas revisões e alterações, mesmo durante a execução dos respectivos serviços, deverão observar as normas, padrões e especificações básicas atualmente vigentes e adotadas pelo DER/PI, e, na falta destes, as normas editadas por órgãos e entidades nacionais e internacionais de referência.

Assim, a análise deste Verificador será pautada nas “normas e especificações adotadas pelo DER/PI, SEINFRA/PI, DNIT e/ou ABNT”, bem como em outros documentos nacionais ou internacionais com os mesmos padrões técnicos exigidos, conforme preconiza o PER, considerando o que foi

apresentado (pórtico com sinalização aérea a 500 metros das praças de pedágio e com gabarito vertical de 5,50 metros, a partir do pavimento, como solução técnica para sistema de detecção de altura na entrada de cada praça de pedágio). Os projetos executivos de sinalização deverão ainda ser apresentados pela Concessionária para fins de apreciação quanto à sua adequação aos parâmetros exigidos pelo Contrato de concessão e PER.

Considerando o item 6.2.3.3 – Sistema de sensoriamento de altura, do Manual Para Concepção, Dimensionamento E Implementação De Praças De Pedágio Em Concessões Rodoviárias da ANTT, que informa que o sistema de sensoriamento de altura de veículos é composto por um conjunto detector de excesso de altura e conjunto de sinalização visual de excesso de altura que permite a detecção, a identificação e o acionamento de alerta automático aos seus respectivos condutores, cuja altura em movimento (altura dinâmica) caracterize o risco de colisão com pontes, viadutos, passarelas e demais obras de arte viárias existentes.

Considerando o item 3.2.7.7 - Sistema de Detecção de Altura, do Programa de Exploração Rodoviária (PER), que informa que os detectores de altura deverão ser implantados na entrada de cada praça de pedágio, nos dois sentidos e devem ser capazes de detectar a eventual ultrapassagem dos limites de altura dos veículos das rodovias. Estes equipamentos deverão entrar em operação juntamente com a praça de pedágio.

Considerando o item 5.2 - Parâmetros Geométricos da Zona de Cobrança, do Manual Para Concepção, Dimensionamento E Implementação De Praças De Pedágio Em Concessões Rodoviárias da ANTT, as dimensões de referência para a altura livre sob a cobertura da zona de cobrança ou sinalizações aérea deve ter no mínimo 5,50 metros de altura.

Considerando que a Concessionária propôs no documento suprarreferenciado, como solução técnica para o sistema de detecção de altura, a implantação de pórticos com sinalização aérea localizado a 500 metros das praças de pedágios, em ambos sentidos da pista, com gabarito vertical de 5,50 metros, medida a partir do pavimento, este mesmo pórtico servirá de obstáculo físico para os veículos que excederam a altura de 5,50 metros, por esta razão, servirá como proteção para estrutura da praça de pedágio, sendo assim o próprio pórtico será usado como sacrifício.

Ainda conforme proposta da Concessionária o motorista que exceder a altura do pórtico a 500 m antes de chegar na praça de pedágio, deve se direcionar para pista livre, faixa especial localizada mais à direita da praça de pedágio, no qual será identificado para futura notificação e solicitação de reembolso referente aos danos causados à sinalização aérea da rodovia.

Com base no exposto, ressalta-se o disposto no item 3.2.7.7 do PER que informa que as praças deverão ser equipadas com sistema de detecção de altura, não dispondo sobre a possibilidade desse sistema ser a própria sinalização. No entanto, o PER não informa se o sistema deve ser automatizado.

Tal solução proposta pela Concessionária poderia acarretar, em casos em que a altura do veículo ultrapasse a altura limite da rodovia, possíveis problemas como: perda da sinalização aérea (sinalização de AVI, sinalização de cargas excedentes e sinalização de praça de pedágio), interdição parcial ou total da rodovia, ocasionamento de acidentes em veículos próximos ou que estejam transitando no sentido oposto da pista.

Assim, este Verificador sugere que seja considerado um outro sistema de detecção de altura, que não sacrifique, além do pórtico, toda a sinalização suportada por ele (sinalização de AVI, sinalização de praça de pedágio e cargas excedentes).

Dessa forma, solicita-se à concessionária a avaliação e proposição de alternativa que diferencie o sistema de detecção de altura, da sinalização a ser implantada.

Por fim, como medida de segurança, este verificador considera importante a sinalização da altura permitida na rodovia nos principais acessos da mesma. Essa consideração, caso acatada pela Concessionária pode ser feita quando da apresentação do projeto de sinalização.

Colocamo-nos à total disposição para prestação de quaisquer esclarecimentos julgados necessários.

**CONSÓRCIO EVVIA ICO**  
**Diogo Menezes Souza**  
Coordenador Técnico Operacional  
CREA 15926/D-GO

**OFÍCIO Nº 025/2022/VI\_PI397**

Teresina, 12 de maio de 2022.

**A/C: Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto**

Coordenadora do Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos - CMOG  
Superintendência de Parcerias e Concessões – SUPARC

**C/C: Ilmo. Sr. Eric Marinho do Nascimento**

Membro do Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos - CMOG  
Superintendência de Parcerias e Concessões – SUPARC

**C/C: Ilma. Sra. Érica Feitosa Coelho Marinho de Andrade**

Superintendente de Parcerias e Concessões - SUPARC  
Superintendência de Parcerias e Concessões – SUPARC

**Assunto:** Visita técnica para Verificação dos trabalhos desenvolvidos pela Concessionária no mês de maio/2022

Excelentíssimo Senhor,

Cumprimentando-o cordialmente, o **CONSÓRCIO EVVIA ICO**, na condição de Verificador Independente do Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021, vem, em atenção ao item 4 do Programa de Exploração Rodoviário (PER), das responsabilidades do Verificador Independente, como também da cláusula 11.1 do Contrato de Verificação Independente, informar e solicitar o que segue.

Entre os dias 22 e 25 de maio de 2022, este Verificador Independente realizará a Vistoria Técnica com os objetivos de verificação das atividades da concessionária, verificação da evolução dos trabalhos iniciais, verificação dos pontos levantados nos relatórios anteriores, dentre outros.

Visto o avançar dos Trabalhos Iniciais e da necessidade de realização de Vistoria Técnica ao final destes com vistas à comprovação da realização dos trabalhos e em atenção à subcláusula 11.1.15 do contrato de Verificação Independente.

Programar, quando necessário à execução do objeto deste CONTRATO, visitas ao local de execução dos serviços em conjunto com o COMITÊ DE MONITORAMENTO E GESTÃO.

Vimos convidar o Sr. Eric Marinho do Nascimento, enquanto Membro do Comitê de Monitoramento e Gestão, a participar da Vistoria a ser realizada entre os dias 22 e 25 de maio de 2022, conforme programação abaixo:

- 22/05/22 – Viagem de Teresina a Uruçui (Pernoite em Uruçuí)
- 23/05/22 – Vistoria Técnica na Rodovia (Pernoite em Bom Jesus)
- 24/05/22 – Reuniões com equipe da Concessionária (Pernoite em Bom Jesus ou Floriano)
- 25/05/22 – Retorno à Teresina

Acreditamos que será uma boa oportunidade para verificação conjunta do avanço dos trabalhos e antecipação de pontos importantes relativos à inspeção a ser realizada ao final dos Trabalho Iniciais.

Colocamo-nos à total disposição para prestação de quaisquer esclarecimentos julgados necessários.

**CONSÓRCIO EVVIA ICO**  
**Diogo Menezes Souza**  
Coordenador Técnico Operacional  
CREA 15926/D-GO

**OFÍCIO Nº 026/2022/VI\_PI397**

Teresina, 20 de maio de 2022.

**Ilma. Sra. Érica Feitosa Coelho Marinho de Andrade**

Superintendência de Parcerias e Concessões – SUPARC

**Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto**

Coordenadora do Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos - CMOG

Superintendência de Parcerias e Concessões – SUPARC

**C/C: Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta**

Diretor Presidente

Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias S/A

**Assunto:** Resposta ao Ofício n. GP/DP/22050402, acerca da solicitação de aprovação para (i) a realização de acordo extrajudicial de área a ser desapropriada e (ii) emissão do Decreto de Utilidade Pública da área necessária para a implantação da Praça de Pedágio P1, feita pela Concessionária.

Ilustríssimas Senhoras,

Cumprimentando-as cordialmente, o **CONSÓRCIO EVVIA ICO**, na condição de Verificador Independente do Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021, vem, em atenção ao e-mail enviado pelo CMOG/SUPARC, no dia 05/05/2022, manifestar-se acerca do **Ofício GP/DP/22041302** enviado pela Concessionária, no dia 04/05/2022, ao CMOG, com cópia para a SUPARC e para o Verificador Independente.

De acordo com o disposto no referido Ofício, a Concessionária solicitou ao CMOG pronunciamento sobre a aprovação do valor negociado com o proprietário do imóvel que será objeto de desapropriação para construção da Praça de Pedágio 01 e providências para a emissão do respectivo Decreto de Utilidade Pública, considerando que:

- a) O item 23.3 do Contrato de Concessão dispõe que a Concessionária deverá encaminhar ao CMOG as coordenadas geográficas que delimitem o polígono a ser desapropriado para fins da emissão do Decreto de Utilidade Pública, bem como a documentação completa especificada no item 23.6 do Contrato;
- b) O item 23.7 estabelece que o pagamento pela Concessionária a terceiro desapropriado, quando realizado por via extrajudicial, ou seja, por acordo entre a Concessionária e o terceiro indenizado, fica sujeito à prévia aprovação do valor pelo Poder Concedente, através do CMOG;
- c) A Concessionária precisa desapropriar uma área de terras contendo 8.872,214 m<sup>2</sup> do imóvel objeto da matrícula n. 5.119 do 1º Cartório de Registro de Imóveis de Uruçuí - PI, que consta ser de propriedade da Agropecuária Taperuá Ltda., para a construção da Praça de Pedágio P1, localizada na Rodovia Transcerrados (PI 397), altura do Km 24+490m- Zona Rural – Uruçuí – PI;
- d) Para promoção da desapropriação da área é necessária a emissão de Decreto de Utilidade Pública por parte do Poder Concedente, anexou à correspondência os seguintes documentos abaixo descritos: **(i)** matrícula do Imóvel nº 5.119, do 1º Cartório de Registro de Imóveis de Uruçuí - PI, do qual será destacada área a ser desapropriada; **(ii)** laudo de Avaliação elaborado por profissional habilitado, com a respectiva emissão da ART – Anotação de Responsabilidade Técnica; **(iii)** Memorial Descritivo da área a ser desapropriada; **(iv)** Planta Cadastral para Desapropriação nº PD01-P1-PI397-KM24,52; **(v)** Minuta do Decreto de Utilidade Pública;

- e) A ocupação da área para início das obras de implantação da Praça de Pedágio P1 é urgente, a Concessionária iniciou tratativas com o proprietário do imóvel para firmar um acordo amigável e extrajudicial com autorização de imissão imediata da posse e delimitação da área destacada, no valor de R\$.27.096,26 (vinte e sete mil, noventa e seis reais e vinte e seis centavos) correspondente ao valor avaliado;
- f) Para formalizar o acordo é necessária a prévia aprovação do valor pelo CMOG, a Concessionária anexou à correspondência os seguintes documentos: **(i)** Minuta da Transação para aquisição da área a ser desapropriada; **(ii)** Minuta da Autorização para imissão da posse da área; **(iii)** Laudo de Avaliação já acostado no item “b” acima.

Inicialmente, no que tange às questões de cunho formal, o Contrato de Concessão estabelece na Cláusula 23.41, que compete à Concessionária a realização das desapropriações necessárias à prestação dos serviços objeto da concessão, às suas expensas, responsabilidade e em observância à legislação aplicável e à utilização das verbas previstas no Programa de Exploração Rodoviária – PER.

No que tange aos procedimentos a serem seguidos, a Concessionária deve iniciar a fase executória da desapropriação, cabendo ao governo do Estado do Piauí a responsabilidade pela emissão do Decreto de Utilidade Pública, para fins de desapropriação dos imóveis necessários à realização do objeto da Concessão, nos termos da Cláusula 23.22 do Contrato.

---

1 **23.4.** As desapropriações e a instituição de servidões administrativas, quando necessárias à prestação do serviço objeto da CONCESSÃO serão efetuadas pela Concessionária, às suas expensas e sob sua responsabilidade, com obediência às disposições da legislação aplicável, observando-se a utilização das verbas previstas no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIÁRIO.

2 **23.2.** Para a realização, pela Concessionária, da fase executória da desapropriação, será de responsabilidade do governo do ESTADO DO PIAUÍ a emissão de Decreto declarando a utilidade pública para fins de desapropriação dos imóveis necessários à realização do objeto da CONCESSÃO.

Por fim, em relação aos custos destinados à desapropriação, a Cláusula 23.4.23 confere à Concessionária a responsabilidade pela sua assunção. Na hipótese de acordo com o terceiro indenizado, o pagamento pela Concessionária fica condicionado à prévia aprovação do valor pelo Poder Concedente, por meio do CMOG, o qual deverá se pronunciar sobre a aprovação ou não da quantia acordada, no prazo de 30 dias, mediante apresentação de laudo de avaliação subscrito por profissional habilitado (Cláusula 23.74 do Contrato).

Ressalte-se que, a teor do disposto na Cláusula 23.7.15, o silêncio do CMOG no prazo mencionado significa a não objeção em relação ao valor acordado entre o proprietário do imóvel e a Concessionária, a qual deverá dar início ao processo de desapropriação.

Levando-se em conta todas essas premissas contratuais, verifica-se que a Concessionária atendeu, até o momento, a todas as questões de natureza formal necessárias à realização do processo de desapropriação, já que: (i) informou o Poder Concedente sobre a necessidade da desapropriação, tendo em vista a localização definida entre as partes para a Praça de Pedágio 1; (ii) solicitou ao CMOG autorização em relação ao valor do possível acordo com o proprietário do imóvel e (iii) apresentou, desde já, todos os documentos exigidos contratualmente, nos termos das Cláusulas acima mencionadas, para que o CMOG, e também este Verificador, tenham condições de avaliar a adequação da avaliação realizada e valor indicado.

---

3 **23.4.2.** Todos os custos destinados à desapropriação serão arcados pela Concessionária, caso seja necessário.

4 **23.7.** O pagamento pela Concessionária ao terceiro desapropriado, quando realizado por via extrajudicial, ou seja, por acordo entre a Concessionária e o terceiro indenizado, fica sujeito à prévia aprovação do seu valor pelo PODER CONCEDENTE, através do CMOG, que se pronunciará acerca da aprovação no prazo de 30 dias, contra a apresentação, pela Concessionária, de laudo de avaliação subscrito por profissional habilitado.

5 **23.7.1.** A não manifestação do CMOG, no prazo acima estipulado significa a sua não objeção com o valor do acordo de indenização extrajudicial proposto, devendo a Concessionária iniciar o processo judicial de desapropriação.

Passa-se então à análise da adequação da avaliação do imóvel apresentada pela Concessionária e do valor apurado pelo avaliador como devido pela desapropriação, com base nas “normas e especificações adotadas pelo DER/PI, SEINFRA/PI, DNIT e/ou ABNT”, bem como em outros documentos nacionais ou internacionais com os mesmos padrões técnicos exigidos, conforme preconiza o PER.

Com relação às desapropriações realizadas pelo DNIT, os serviços de avaliação envolvem basicamente dois tipos de documentos técnicos:

- Relatório Genérico de Valores (RGV)
- Laudos de Avaliação Individuais

Por se tratar de um laudo de um único imóvel a ser desapropriado, a própria nota técnica nº 08/2016/CGDR/DPP que orienta quanto ao conteúdo e estrutura mínima que devem compor os relatórios Genéricos de Valores – RGV’s, abre a possibilidade de dispensa do RGV com apresentação de laudos completos:

Caso a necessidade pela avaliação envolver um único imóvel ou uma pequena quantidade de imóveis, fica a critério do Serviço de Desapropriação e Reassentamento Comissões de Desapropriação e/ou CGDR elaborar laudos completos ao invés do RGV. Nestes casos, o laudo deverá apresentar em seu texto, além de todas as informações apresentadas no modelo padrão, a metodologia completa.

Dessa forma, a análise do Laudo de Avaliação Individual, anexo ao Ofício n. GP/DP/22050402, leva em consideração a dispensa de apresentação do RGV nesse caso específico.

O item 11 – Relatórios Técnicos de Avaliação da Publicação IPR – 746 – Diretrizes Básicas para Desapropriação do DNIT, dispõe sobre as condições mínimas exigidas para a elaboração dos relatórios técnicos, pré-requisitos que estão igualmente listados no item 9 – Apresentação do Laudo de Avaliação da norma NBR 14653-1:2019. Com base nesses documentos, pôde-se verificar que

o laudo apresentado pela Concessionária, cumpre os requisitos mínimos descritos na referida publicação.

Quanto ao método para definição do Valor de Mercado para Venda, verifica-se que foi adotado o **método Comparativo de Dados do Mercado**, o que, na visão deste Verificador, é adequada. Isso porque constata-se homogeneidade quanto ao uso econômico dos imóveis da região, trazendo, conseqüentemente, maior representatividade para a amostra considerada, indo ao encontro do estabelecido no item 6.4.2 – Aspectos qualitativos, alínea “a” da NBR 14653-1:2019, que estabelece que na fase de coleta de dados convém buscar dados de mercado com atributos mais semelhantes possíveis aos do bem avaliado.

Em relação à pesquisa de mercado foram utilizados 8 (oito) imóveis com características intrínsecas e extrínsecas semelhantes ao avaliado, contudo, como nas tabelas foram apresentados apenas 4 (quatro) imóveis, **este Verificador Independente solicita esclarecimentos quanto à divergência.**

Em relação ao tratamento estatístico adotado, o laudo informa que foi utilizado um fator de oferta de 10%. Tal consideração é suportada pela publicação IPR 746 do DNIT que informa que os “dados de oferta são indicações importantes do valor de mercado. Entretanto, devem-se considerar superestimativas que, em geral acompanham esses preços e, sempre que possível, quantificá-las pelo confronto com dados de transações”. A publicação referenciada informa, ainda, que os descontos nos resultados encontrados, podem ser adotados de forma livre.

Partindo dessas premissas, **este Verificador solicita à Concessionária informações mais detalhadas acerca da confrontação dos dados de oferta com dados de transações, conforme recomendado pelo DNIT.**

Por fim, outro ponto que merece destaque, se refere ao fator de Ponderação, atribuído em 30%. Entende-se que a normalização dos valores é importante para análise, no entanto **pede-se justificar o intervalo adotado ou informar a referência utilizada para adoção desse valor.**

Ressalva-se aqui que não foi possível verificar as ofertas relacionadas no laudo de avaliação.

Sem mais para o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e consideração e colocamo-nos à total disposição para prestação de quaisquer esclarecimentos julgados necessários.

**CONSÓRCIO EVVIA ICO**  
Diogo Menezes Souza  
Coordenador Técnico Operacional  
CREA 15926/D-GO

**OFÍCIO Nº 027/2022/VI\_PI397**

Teresina, 25 de maio de 2022.

**Ilma. Sra. Érica Feitosa Coelho Marinho de Andrade**  
Superintendência de Parcerias e Concessões – SUPARC

**Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto**  
Coordenadora do Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos - CMOG  
Superintendência de Parcerias e Concessões – SUPARC

**C/C: Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta**  
Diretor Presidente  
Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias S/A

**Assunto:** Resposta ao Ofício n. GP/DP/22042001, acerca do requerimento da Concessionária de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em razão de possíveis prejuízos causados por atraso na análise da Receita Federal do Brasil sobre o processo de enquadramento no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI.

Ilustríssimas Senhoras,

Cumprimentando-as cordialmente, o **CONSÓRCIO EVVIA ICO**, na condição de Verificador Independente do Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021, vem, em atenção ao e-mail enviado pelo CMOG/SUPARC, no dia 04/05/2022, manifestar-se

acerca do **Ofício GP/DP/22042001**, enviado pela Concessionária ao CMOG, com cópia para a SUPARC e para o Verificador Independente, no dia 20/04/2022.

Conforme disposto no referido Ofício, a Concessionária registrou e pleiteou que “todos os valores investidos a partir de abril de 2022, que estiverem enquadrados no benefício REIDI, sejam objeto de reequilíbrio futuro”, à medida que “irá desembolsar os valores referentes a PIS e COFINS não previstos em seu Plano de Negócios”.

Segundo entendimento exposto pela Concessionária, o reequilíbrio pleiteado se fundamenta no atraso da análise do processo de enquadramento no REIDI, pela Receita Federal do Brasil.

De acordo com o histórico narrado no Ofício, o processo remonta ao dia 28 de outubro de 2021, quando a Concessionária protocolou uma solicitação na AGRESPI - Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados do Estado do Piauí, para emissão de declaração técnica que atestasse que os custos do projeto foram estimados levando-se em consideração a suspensão prevista no art. 2º do Decreto n. 6.144/2007, inclusive para o cálculo de preços, tarifas, taxas ou receitas permitidas, nos termos do inciso I, §1º do art. 6º do referido Decreto.

A esse respeito vale fazer um parêntese acerca da manifestação apresentada à AGRESPI, pelo **CONSÓRCIO EVVIA ICO**, no dia 22/11/2021, contendo suas contribuições quanto ao enquadramento da Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias SPE S.A. no REIDI.

Segundo a Concessionária, após a emissão da Declaração/AGRESPI 01/2021 e a posterior aprovação, pela Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério de Infraestrutura, do enquadramento do Projeto em tela no REIDI (no dia 22/12/2021), foi protocolada na Receita Federal do Brasil, Solicitação de Habilitação ao REIDI, sob o número 13075.004659/2022-27 (13/01/2022).

Entretanto, no dia 13 de abril de 2022, o processo completou os 90 dias do prazo legal informado pela Receita Federal do Brasil para retorno da solicitação de habilitação,

período no qual a Concessionária informou ter tentado agilizar o processo de análise dos documentos de enquadramento ao REIDI, sem sucesso.

Diante desse cenário, a Concessionária requereu a aprovação de futuro reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, arguindo possíveis prejuízos causados pelo atraso na análise do processo de enquadramento no REIDI, pela Receita Federal.

Levando-se em conta todo o histórico retratado no Ofício GP/DP/22042001 e em atendimento à Cláusula 28.10, item j) do Contrato de Concessão, o **CONSÓRCIO EVVIA ICO**, na condição de Verificador Independente, vem apresentar suas considerações acerca do referido pedido de reequilíbrio econômico-financeiro.

Inicialmente, no que tange às questões de cunho formal, o Contrato de Concessão estabelece na Cláusula 38.1.1.<sup>1</sup> que o pleito deverá ser apresentado em prazo não superior a 180 (cento e oitenta) dias contados de sua materialização. Na Cláusula 38.2, disciplina que quando o pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro for iniciado pela Concessionária, deverá se dar via requerimento fundamentado, bem como estar acompanhado de todos os documentos necessários à demonstração do cabimento do pleito.

Depreende-se de tais previsões que a Concessionária atendeu aos requisitos formais para a elaboração do pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, ao acostar toda a documentação pertinente ao tema e documentar formal e tempestivamente o pedido, ainda que no entendimento deste Verificador Independente não tenha ocorrido a materialização do evento de desequilíbrio, como será a seguir explanado.

A partir dos fatos narrados pela Concessionária, tem-se que a discussão se dá em torno do atraso na análise, pela Receita Federal do Brasil, do processo de enquadramento no REIDI.

---

<sup>1</sup> 38.1.1. A PARTE pleiteante deverá identificar o EVENTO DE DESEQUILÍBRIO e comunicar a outra PARTE em prazo não superior a 180 (cento e oitenta) dias contados de sua materialização,

O REIDI é um incentivo fiscal que consiste na suspensão da incidência das contribuições para PIS e COFINS sobre as aquisições de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos novos, prestação de serviços e materiais de construção, para utilização ou incorporação destinadas ao ativo imobilizado de pessoa jurídica habilitada em projetos de infraestrutura. O REIDI foi criado pela Lei nº 11.488/2007 e regulamentado pelo Decreto 6.144/2007, que traçou as diretrizes seguidas pela Concessionária no processo de habilitação do benefício.

Trata-se, portanto, de benefício fiscal relevante para projetos de infraestrutura e comumente considerado pelas empresas do setor em seus investimentos, como a própria Concessionária, que incluiu o enquadramento do Projeto no REIDI em sua Proposta Comercial, a teor do item 12.1.1. do Plano de Negócios<sup>2</sup>.

Desde sua aprovação, em 2007, o REIDI passou apenas por alterações legislativas pontuais em 2014 e 2015 e mais recentemente a Portaria 105/2021 disciplinou procedimentos e requisitos de aprovação para o enquadramento de projetos.

Percebe-se, por conseguinte, que o benefício tributário considerado pela Concessionária em seu Plano de Negócios não sofreu qualquer alteração legislativa que modificasse as condições inicialmente pactuadas entre as partes no que tange à matéria tributária e que se enquadrasse na hipótese da subcláusula 35.5.7 do Contrato<sup>3</sup> de Concessão. Referido dispositivo contratual disciplina as hipóteses de alteração legislativa que modifiquem as previsões e percentuais tributários estabelecidos no início da avença para a prestação dos serviços concedidos ao parceiro privado.

Tal cenário difere essencialmente do caso concreto, no qual: *i)* a Concessionária considerou o benefício REIDI no seu Plano de Negócios; *ii)* o Poder Concedente validou a previsão; *iii)* este Verificador Independente atestou à AGRESPI o cumprimento dos

---

<sup>2</sup> “12.1.1 Dentro do Plano de Investimentos, o CONSÓRCIO GRÃOS DO PIAUÍ considerou em sua proposta comercial do leilão o enquadramento do PROJETO no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI, disciplinado pela Lei Federal nº 11.488, de 15 de junho de 2007. O REIDI permite aos fornecedores do PROJETO obterem redução de impostos sobre a receita, notadamente PIS e COFINS, o que reduz o investimento da CONCESSIONÁRIA dada tal isenção”.

<sup>3</sup> “Criação e/ou extinção de tributos ou alterações na legislação ou na regulação tributárias, salvo aquelas atinentes a impostos/contribuições sobre a renda, que tenham impacto direto nas receitas ou despesas da Concessionária, relacionados especificamente com a execução do objeto deste CONTRATO”.

requisitos necessários à emissão da competente Declaração; iv) a Agência a emitiu na sequência; v) o enquadramento foi devidamente conferido pelo Ministério da Infraestrutura; vi) publicizado por meio da Portaria n.1.554 SFPP Minfra (22/12/21).

Foram cumpridas todas as etapas para a concessão do benefício, a tempo e modo pela Concessionária, que requereu o enquadramento no REIDI já em outubro de 2021 e vem buscando, desde então, a sua efetividade. Da mesma forma o Poder Concedente, que emitiu as declarações necessárias para a concessão e apoio na obtenção da isenção tributária, de modo que não houve modificação das condições contratuais ou descumprimento por quaisquer das partes.

Pelo que se extrai do próprio histórico apresentado pela Concessionária no Ofício n. GP/DP/22042001, o benefício só não foi aplicado ainda pela morosidade na análise do pedido formulado à Receita Federal do Brasil, esfera alheia ao Contrato e ao controle do Poder Concedente. Apesar de se tratar de um órgão público, não há qualquer ingerência por parte do Poder Concedente ou mesmo obrigação contratual nesse sentido.

A demora na análise do processo pela RFB, na visão deste Verificador, também não se amolda à hipótese contida na subcláusula 22.3. do Contrato, tal como arguido no referido Ofício. Isso porque a previsão de que: *“Não serão imputáveis à Concessionária os atrasos decorrentes da demora na emissão de documentos de responsabilidade do Poder Público, desde que o atraso não tenha sido causado pela Concessionária”* se refere, em verdade, ao prazo de 15 (quinze) dias para que a Concessionária informe ao Poder Concedente acerca da não obtenção das licenças e/ou autorizações ambientais sob sua responsabilidade, nos termos da subcláusula anterior, 22.2<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> “22.2. A Concessionária deverá informar ao PODER CONCEDENTE, através CMOG, caso quaisquer das licenças e/ou autorizações sob sua responsabilidade não sejam obtidas nos prazos estabelecidos na legislação e regulamentação em vigor, ou não sejam renovadas, ou, ainda, sejam revogadas ou por qualquer motivo deixem de produzir efeitos, indicando, desde logo, as medidas adotadas pela Concessionária para remediar tal situação, no prazo máximo de 15 (quinze) dias de sua ciência”.

Ambas as subcláusulas estão contidas na Cláusula 22, que disciplina o tema das “Licenças Ambientais e demais Autorizações”, ao contemplar obrigações da Concessionária a respeito das medidas necessárias para a execução dos serviços concedidos, na esfera ambiental do projeto.

Logo, este Verificador entende que os atrasos decorrentes da demora na emissão de documentos de responsabilidade do Poder Público dizem respeito apenas às licenças e autorizações ambientais contempladas nas referidas subcláusulas e não a quaisquer atrasos de responsabilidade do Poder Público de forma genérica.

Pelas razões apresentadas, este Verificador Independente entende que a situação fática em questão não se amolda às hipóteses previstas nas subcláusulas 35.5.7 e 22.3 do Contrato e, conseqüentemente, à materialização do risco, tal como suscitado no Ofício GP/DP/22042001.

Como evidenciado, levando-se em consideração que a Concessionária contemplou o enquadramento do Projeto no REIDI em sua Proposta Comercial, que não houve qualquer criação ou alteração legislativa tributária e que a morosidade da Receita Federal na análise do pedido formulado pela Concessionária não se encontra na esfera de obrigações pertinentes ao presente Contrato, entende-se que o REIDI e seus desdobramentos, inclusive o atraso em questão, estão abarcados pelo planejamento tributário da Concessionária.

De acordo com a Subcláusula 35.1.27<sup>5</sup> do Contrato, o “Planejamento tributário da Concessionária” é risco alocado à própria, de modo que não enseja a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, caso materializado. Logo, entende-se que a reparação de prejuízo financeiro eventualmente incorrido pela Concessionária, em decorrência do atraso na apreciação do benefício, deve ser buscada junto à própria Receita Federal do Brasil, na condição de responsável pela não aplicação do REIDI até o momento.

---

<sup>5</sup> 35. ALOCAÇÃO DE RISCOS 35.1. São de responsabilidade da Concessionária, os riscos relacionados a seguir, sem prejuízo do disposto no EDITAL:

(...)

35.1.27. Planejamento tributário da Concessionária;

Diante de todos os fundamentos expostos, **o CONSÓRCIO EVVIA ICO**, na condição de Verificador Independente do Contrato de Parceria Público-Privada n. 003/2021, **vem se posicionar pelo não cabimento do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, em decorrência dos possíveis prejuízos causados pelo atraso na análise da Receita Federal Brasileira sobre o processo de enquadramento no REIDI, **entendendo que qualquer medida administrativa e/ou judicial é cabível somente perante à Receita Federal do Brasil.**

Sem mais para o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e consideração.

**CONSÓRCIO EVVIA ICO**  
Diogo Menezes Souza  
Coordenador Técnico Operacional  
CREA 15926/D-GO

**OFÍCIO Nº 029/2022/VI\_PI397**

Teresina, 26 de maio de 2022.

**Ilma. Sra. Érica Feitosa Coelho Marinho de Andrade**

Superintendência de Parcerias e Concessões – SUPARC

**Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto**

Coordenadora do Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos - CMOG

Superintendência de Parcerias e Concessões – SUPARC

**C/C: Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta**

Diretor Presidente

Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias S/A

**Assunto:** Apresenta análise da ERRATA do Laudo de Avaliação Imobiliária Apresentado inicialmente n. GP/DP/22050402, com finalidade de Determinar o Valor de Mercado para fins de Desapropriação para implantação da Praça P1.

Ilustríssimas Senhoras,

Cumprimentando-as cordialmente, o **CONSÓRCIO EVVIA ICO**, na condição de Verificador Independente do Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021, vem, em atenção ao e-mail enviado pelo CMOG/SUPARC, no dia 05/05/2022, bem como ao Ofício n. GP/DP/22050402 enviado pela Concessionária em 23 de maio de 2022, manifestar-se acerca deste último.

O ofício supra referenciado encaminha a ERRATA do Laudo de Avaliação Imobiliária Apresentado inicialmente n. GP/DP/22050402, com finalidade de Determinar o Valor de Mercado para fins de Desapropriação para implantação da Praça P1, juntamente com respostas às solicitações e aos pedidos de esclarecimentos feitos por este Verificador Independente.

Sob o aspecto formal este verificador já havia se manifestado através do Ofício N° 026/2022/VI\_PI397 enviado em 20 de maio de 2022, em que expressou entendimento de que a Concessionária atendeu, até o momento, a todas as questões de natureza formal necessárias à realização do processo de desapropriação, já que: (i) informou o Poder Concedente sobre a necessidade da desapropriação, tendo em vista a localização definida entre as partes para a Praça de Pedágio 1; (ii) solicitou ao CMOG autorização em relação ao valor do possível acordo com o proprietário do imóvel e (iii) apresentou, desde já, todos os documentos exigidos contratualmente, nos termos das Cláusulas acima mencionadas, para que o CMOG, e também este Verificador, tenham condições de avaliar a adequação da avaliação realizada e valor indicado.

Sob o aspecto técnico, este Verificador realizou um análise em relação à adequação da avaliação do imóvel apresentada pela Concessionária, com base nas “normas e especificações adotadas pelo DER/PI, SEINFRA/PI, DNIT e/ou ABNT”, bem como em outros documentos nacionais ou internacionais com os mesmos padrões técnicos exigidos, conforme preconiza o PER.

Como resultado da análise técnica feita por este Verificador, foram pontuadas questões de cunho material, já detalhadas no ofício N° 026/2022/VI\_PI397.

Com base nos questionamentos e pedidos de esclarecimentos feitos por este Verificador, a Concessionária pontuou o seguinte: (i) em relação à quantidades de imóveis com características intrínsecas e extrínsecas

semelhantes ao avaliado considerados no estudo, deveria ser considerado o número de 4 (quatro) conforme apresentados nas tabelas, corrigindo o texto do parágrafo que indicava o número de 8 (oito), (ii) informou que o fator de redução adotado de 10% foi baseado em doutrinas, uma vez que não foi possível o comparativo dos valores de oferta com valores de transação, (iii) informou que o fator de ponderação teve amplitude corrigida para 15% (quinze por cento) conforme campo A5 da NBR 14653-3.

Com base nos esclarecimentos prestados e correções realizadas no Laudo em tela, este Verificador entende que ficam assim atendidos os critérios estabelecidos no IPR – 746 – Diretrizes Básicas para Desapropriação do DNIT, e na Norma Brasileira de Avaliação de Bens NBR 14653, ressaltando-se que o Laudo foi apresentado juntamente com a Anotação de Responsabilidade Técnica do profissional responsável.

Sem mais para o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e consideração e colocamo-nos à total disposição para prestação de quaisquer esclarecimentos julgados necessários.

**CONSÓRCIO EVVIA ICO**  
Diogo Menezes Souza  
Coordenador Técnico Operacional  
CREA 15926/D-GO

## 9.2 Anexo 2 – DVD

Esta folha contém um DVD contendo o seguinte conteúdo:

- Relatório Geral de Verificação - PI397-VI-FIS-RGV-2022-07-R00
- Arquivo digital de todas as comunicações expedidas e recebidas em maio de 2022.

**TERMO DE ENCERRAMENTO**

## 10. TERMO DE ENCERRAMENTO

Este volume, contendo o Relatório Geral de Verificação PI397-VI-FIS-RGV-2022-07-R00, referente à prestação de serviços de Verificador Independente no decorrer do mês de maio/2022, possui 185 (cento e oitenta e cinco) folhas numericamente ordenadas.

Teresina-PI, 06 de junho de 2022.

Elaborado por:



**Eng.<sup>a</sup> Daniela Argenta**  
CONSÓRCIO EVVIA ICO  
CREA 1200051866/D-MT



**Eng.<sup>o</sup> Antonio de Pádua Rodrigues**  
CONSÓRCIO EVVIA ICO  
CREA 20178-PI

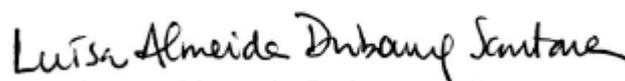
Conferido por:



**Eng.<sup>o</sup> Diogo Menezes Souza**  
CONSÓRCIO EVVIA ICO  
CREA 15926/D-GO



**Eng.<sup>o</sup> Marcos Catalano Corrêa**  
CONSÓRCIO EVVIA ICO  
CREA 5060340611/D-SP



**Luísa Almeida Dubourcq Santana**  
CONSÓRCIO EVVIA ICO  
OAB-PE 35162-PE

**EVVIA ICO**

RODOVIA TRANSCERRADOS - ESTRADA PALESTINA  
CONSÓRCIO