



RELATÓRIO GERAL DE VERIFICAÇÃO

PI 397-VI-FIS-RGV-2022-12-R00 –
VOLUME ÚNICO

OUTUBRO/2022

EVVIA ICO

RODOVIA TRANSERRADOS – ESTRADA PALESTINA
CONSÓRCIO

GOVERNO DO ESTADO DO PIAUÍ

SUPERINTENDÊNCIA DE PARCERIAS E CONCESSÕES – SUPARC

RELATÓRIO GERAL DE VERIFICAÇÃO

PI397-VI-FIS-RGV-2022-12-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

Outubro/2022

RESUMO

RESUMO:

O presente Relatório de Verificação tem por objetivo apresentar as principais ações realizadas e supervisionadas pelo Verificador Independente no mês de outubro/2022. Apresenta também um comparativo entre o estado da Rodovia verificado na vistoria realizada no mês anterior e o verificado na vistoria realizada no mês de referência deste relatório, incluindo o registro das condições atuais da Rodovia, após a conclusão dos serviços de tratamento dos problemas nos segmentos não pavimentados. Meses esses em que os serviços relativos aos Trabalhos Iniciais continuam em andamento, com atuação nas frentes de: (i) tratamento da faixa de domínio; (ii) drenagem e sinalização; (iii) eliminação dos problemas emergenciais; (iv) Obras de implantação das Praças de Pedágio e de Melhoria e Ampliação; e (v) mobilização dos serviços operacionais.

Dentre os trabalhos do Verificador Independente para a Rodovia PI 397 – Entrº PI 247/ BR 324 (p/Sebastião Leal) à 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	15
2.	FUNÇÕES GERENCIAIS.....	19
2.1	Dados Contratuais.....	19
2.2	Caracterização do Sistema Rodoviário	21
2.3	Papel do Verificador Independente	23
2.4	Atribuições do VI	24
2.5	Estrutura Organizacional.....	26
2.6	Cronograma e Medições.....	29
3.	ATIVIDADES DESENVOLVIDAS.....	32
3.1	Ações realizadas no mês e seus aspectos jurídicos.....	32
3.1.1	Vistorias Realizadas	33
3.1.2	<i>Software</i> para acompanhamento da concessão	33
3.1.3	Remanejamento de Interferências no Segmento Homogêneo 05	36
3.1.4	Plano de Sinalização Vertical	39
3.1.5	Remuneração da Concessionária e fluxo de pagamento de Contraprestação Mensal	40
3.1.6	Demonstrações financeiras do primeiro semestre de 2022, conforme item 5.3.12 do PER.....	42
3.1.7	Análise do Projeto Executivo – Praça de Pedágio P1	43
3.1.8	Análise do Projeto Executivo – Praça de Pedágio P2	44
3.1.9	Análise de solicitação de autorização ao CGP para realização estudos de incorporação de trecho pela Concessionária	46
3.2	Documentação Expedida/Recebida	48
3.3	Aspectos Sociais - Contexto Socioeconômico da Região e Metodologias para estudos de Externalidades.....	53
4.	VISTORIA TÉCNICA	55

4.1	Trecho 01.....	60
4.1.1	Segmento Homogêneo 01	62
4.1.2	Segmento Homogêneo 02	74
4.1.3	Segmento Homogêneo 03	82
4.2	Trecho 02.....	86
4.2.1	Segmento Homogêneo 04	89
4.2.2	Segmento Homogêneo 05	94
4.2.3	Segmento Homogêneo 06	100
4.2.4	Segmento Homogêneo 07	106
4.3	Trecho 03.....	111
4.3.1	Segmento Homogêneo 08	114
4.4	Registros Fotográficos das Rodovias PI 397 / PI-262 entre os dias 19/10/2022 e 22/10/2022.....	124
5.	INDICADORES DE DESEMPENHO.....	158
5.1.1	Trechos Pavimentados.....	158
5.1.2	Trechos Não Pavimentados	160
6.	METODOLOGIA PARA AFERIÇÃO DOS INDICADORES.....	163
7.	OPERAÇÃO RODOVIÁRIA.....	165
8.	CONTROLE DE PENDÊNCIAS	169
8.1	Posicionamento do CMOG referente a Utilização da faixa de domínio para receita marginal	171
8.2	Nova proposta de Solução Técnica para Sistema de Detecção de Altura	172
8.3	Análise do dimensionamento da rota de veículos operacionais e localização do BSO/SAU	173
8.4	Decreto de Utilidade Pública – Praça de Pedágio P1.....	173
8.5	Sinalização da pista AVI	174
8.6	Análise do Projeto Executivo do Segmento Homogêneo 03	175

8.7	Análise do Projeto Executivo do Segmento Homogêneo 07	177
8.8	Análise do BSO/SAU Provisório	177
8.9	Proteção de Reservas Legais.....	178
8.10	Decreto de Utilidade Pública - Desapropriação Torre de Comunicação 11 179	
8.11	Análise da revisão ao Projeto de recuperação do Pavimento e sinalização dos trechos Pavimentados	180
8.12	Renovação da Garantia de Execução do Contrato de Concessão	181
8.13	Decreto de Utilidade Pública - Desapropriação Praça de Pedágio P02	181
8.14	Decreto de Utilidade Pública - Desapropriação Praça de Pedágio P03	182
8.15	Locais de instalação dos equipamentos de sensoramento de veículos	183
8.16	Análise do Projeto Executivo do Segmento Homogêneo 04	183
8.17	Análise do Projeto Executivo do Segmento Homogêneo 05	184
8.18	Análise do Projeto Executivo da Praça de Pedágio P1	185
8.19	Análise do Projeto Executivo do Segmento Homogêneo 06	185
8.20	Posicionamento CMOG referente a Contratação de Financiamento no Banco do Nordeste do Brasil pela Concessionária Grãos do Piauí.....	186
8.21	Plano de Sinalização Vertical	187
8.22	Relação de Veículos Isentos.....	187
8.23	Remanejamento de Interferências – SH-05	187
8.24	Análise do levantamento dos passivos ambientais.....	188
8.25	Remuneração da Concessionária e fluxo de pagamento de Contraprestação Mensal	188
8.26	Análise do Projeto Executivo da Praça de Pedágio P2	189
8.27	Análise do Projeto Executivo da Praça de Pedágio P3	190
8.28	Análise do Projeto Executivo da Praça de Pedágio P4	190
8.29	Realização de convênio com ARTESP para uso do EGC – Entidade Gestora de Chaves.....	191
9.	ANEXOS	193

9.1	Anexo 1 – Comunicações Expedidas	193
9.2	Anexo 2 – Arquivo Digital.....	238
10.	TERMO DE ENCERRAMENTO.....	240

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa de situação da concessão	15
Figura 2 - Imagem de satélite - Estado do Piauí - Concessão PI-397 / PI-262.....	16
Figura 3 - Diagrama Linear da Concessão PI-397 / PI-262 Trecho 01, Trecho 02 e Trecho 03	17
Figura 4 - Estrutura Organizacional Principal do consórcio de apoio complementar	27
Figura 5 - Cronograma de atividades a serem acompanhadas	30
Figura 6 - Tela de seleção do Projeto e Fase da Concessão	34
Figura 7 - Tela de seleção da ação	35
Figura 8 - Seleção de grupo de indicadores.....	35
Figura 9 - Tela de seleção do indicador a registrar	35
Figura 10 - Formulário de registro da ocorrência	36
Figura 11 - Precipitação chuvosa diária no mês de setembro/2022 (Fonte: https://tempo.inmet.gov.br/GraficosDiarios/A326)	56
Figura 12 - Precipitação chuvosa diária no mês de agosto/2022 (Fonte: https://tempo.inmet.gov.br/GraficosDiarios/A326)	56
Figura 13 - Precipitação chuvosa mensal no ano de 2022 (Fonte: https://tempo.inmet.gov.br/GraficosDiarios/A326)	56
Figura 14 - Diagrama Linear do Avanço dos Serviços da Concessionária - Outubro de 2022.....	58
Figura 15 - Diagrama Linear do Avanço dos Serviços da Concessionária - setembro de 2022	59
Figura 16 - Diagrama linear da rodovia com destaque ao Trecho 1	61
Figura 17 - Detalhe do desnível entre faixas contíguas – SH01	62
Figura 18 – Trincas longitudinais no acostamento – SH-01.....	63
Figura 19 – Trincas longitudinais no pavimento – SH-01.....	63
Figura 20 - Início da formação de buracos no acostamento - SH-01.....	63
Figura 21 – Sinalização horizontal – SH1.....	64
Figura 22 – Sinalização horizontal – SH1.....	64
Figura 23 – Sinalização horizontal incompleta – SH1.	65
Figura 24 – Sinalização vertical implantada– SH1.	65
Figura 25 – Sinalização vertical implantada no mês de setembro/22 – SH1.	66
Figura 26 – Descida d'água desobstruída e em boas condições – SH-01	66
Figura 27 - Drenagem em boas condições – SH-01	66
Figura 28 – Bueiro simples 01 localizado no KM 0 do segmento – SH1.	67
Figura 29 – Bueiro simples 03 localizado no KM 12,70 do segmento – SH1.	67
Figura 30 - Trecho sem dispositivos de drenagem – SH-01	68
Figura 31 - Trecho sem dispositivos de drenagem – SH-01	68
Figura 32 – Terrapleno em boas condições – SH-01.....	68
Figura 33 - Erosão pontual próximo à descida d'água (1) – SH-01	69

Figura 34 - Erosão pontual causando destruição da descida d'água (2) – SH-01.....	69
Figura 35 – Vegetação baixa nos bordos da Rodovia – outubro/22	70
Figura 36 - Vegetação baixa nos bordos da Rodovia – outubro/22	70
Figura 37 – Delimitadores da faixa de domínio – SH-01	70
Figura 38 – Execução de obras civis das instalações de apoio na Praça P1 – outubro/22	71
Figura 39 - Execução de fundações na Praça P1 – outubro/22.....	71
Figura 40 – Execução de fundação da Praça P1 – outubro/22.....	71
Figura 41 - Execução de fundação da Praça P1 – outubro/22.....	71
Figura 42 - Execução de terraplenagem Praça P1 – outubro/22	72
Figura 43 - Execução de terraplenagem na Praça P1 – outubro/22	72
Figura 44 – Verticais e Subverticais no bordo da rodovia – SH-01.....	72
Figura 45 - Pavimento em bom estado - SH-02 - 01	75
Figura 46 - Pavimento em bom estado - SH-02 - 02	75
Figura 47 - Buraco no acostamento - SH-02	75
Figura 48 - Desnível entre faixas de rolamento - SH-02	76
Figura 49 - Trinca no pavimento do rolamento - SH-02	77
Figura 50 - Trinca no pavimento do acostamento - SH-02.....	77
Figura 51 - Pintura em bom estado - SH-02.....	78
Figura 52 - Talude com cobertura vegetal - SH-02	79
Figura 53 - Talude com cobertura vegetal e vegetação lateral baixa - SH-02	79
Figura 54 - Canteiro da P2 a esquerda – P02	80
Figura 55 - Reservatório de água a esquerda - P02	80
Figura 56 - Serviço de terraplenagem executado a direita - P02.....	80
Figura 57 - Limpeza e alargamento da pista - P02.....	80
Figura 58 - Serviço de Terraplenagem e torre de comunicação ao fundo - P02	80
Figura 59 - Equipamento de terraplenagem em serviço - P02.....	80
Figura 60 – Obras de terraplenagem no SH-03	82
Figura 61 – Frente de serviço de terraplanagem no SH-03.....	82
Figura 62 - Bueiro duplo do km 116,60 danificado e obstruído (set/22) - SH-03.....	83
Figura 63 - Bueiro duplo do km 116,60 reparado e desobstruído (out/22) - SH-03.....	83
Figura 64 – Escavação e carga nas caixas de empréstimo (1) - SH-03	85
Figura 65 – Escavação e carga nas caixas de empréstimo (2) - SH-03	85
Figura 66 – Execução de aterro, base e sub-base (1) - SH-03.....	85
Figura 67 – Execução de aterro, base e sub-base (2) - SH-03.....	85
Figura 68 – Execução de imprimação (1) - SH-03	85
Figura 69 – Execução de imprimação (2) - SH-03	85
Figura 70 - Diagrama linear da rodovia com destaque ao Trecho 2	88
Figura 71 - Superfície do pavimento em leito natural - SH-04	89

<i>Figura 72 - Trecho alagado no mês de abril/22 - SH-04</i>	<i>90</i>
<i>Figura 73 - Trecho sujeito a alagamento no mês de outubro/22 - SH-04</i>	<i>90</i>
<i>Figura 74 - Vegetação alta no bordo direito - SH 04</i>	<i>91</i>
<i>Figura 75 - Material depositado na pista - SH-04</i>	<i>92</i>
<i>Figura 76 - Final dos serviços de escavação e depósito na pista - SH-04</i>	<i>93</i>
<i>Figura 77 - Final da limpeza - SH-04</i>	<i>93</i>
<i>Figura 78 – Leito estradal após intervenção da Concessionária – SH-5</i>	<i>95</i>
<i>Figura 79 – Trecho com material solto – SH-05</i>	<i>95</i>
<i>Figura 80 – Trecho com material solto - SH-05</i>	<i>96</i>
<i>Figura 81 – trecho com elevadas marcas de trilhas de roda – SH-05</i>	<i>96</i>
<i>Figura 82 - Erosão causada pelo fluxo de águas pluviais – SH-05</i>	<i>96</i>
<i>Figura 83 - Erosão causada pelo fluxo de águas pluviais – SH-05</i>	<i>97</i>
<i>Figura 84 – Trecho alagado no mês de abril/22 - SH-05</i>	<i>99</i>
<i>Figura 85 – Trecho sujeito a alagamento no mês de outubro/22 - SH-05</i>	<i>99</i>
<i>Figura 86 - Irregularidade da superfície do pavimento gerada pela compactação parcial do subleito - SH-06</i>	<i>100</i>
<i>Figura 87 - Batente formado pela compactação do material do subleito - SH-06 – 1</i>	<i>101</i>
<i>Figura 88 - Batente formado pela compactação do material do subleito - SH-06 - 2</i>	<i>101</i>
<i>Figura 89 - Batente formado pela compactação do material do subleito - SH-06 – 3</i>	<i>101</i>
<i>Figura 90 - Batente formado pela compactação do material do subleito - SH-06 - 4</i>	<i>101</i>
<i>Figura 91 - Batente formado pela compactação do material do subleito - SH-06 - 5</i>	<i>101</i>
<i>Figura 92 - Batente formado pela compactação do material do subleito - SH-06 - 6</i>	<i>101</i>
<i>Figura 93 – Trecho alagado no mês de janeiro/22 – SH-06</i>	<i>102</i>
<i>Figura 94 – Trecho sujeito a alagamento no mês de outubro/22 – SH-06</i>	<i>102</i>
<i>Figura 95 – Placa implantada no Segmento 06</i>	<i>103</i>
<i>Figura 96 – Trecho com vegetação alta – SH-06</i>	<i>104</i>
<i>Figura 97 - Obra de torre de comunicação - SH-06</i>	<i>105</i>
<i>Figura 98 – Ponto com material solto – SH-07</i>	<i>107</i>
<i>Figura 99 – Ponto com material solto – SH-07</i>	<i>107</i>
<i>Figura 100 – Pista deteriorada – SH-07</i>	<i>107</i>
<i>Figura 101 – Pista deteriorada – SH-07</i>	<i>107</i>
<i>Figura 102 – Leito da pista com a elevação inferior aos bordos da rodovia - SH 07</i>	<i>108</i>
<i>Figura 103 - Plataforma da rodovia após serviços de terraplenagem - SH-07</i>	<i>108</i>
<i>Figura 104 – Trecho com vegetação baixa – SH-06</i>	<i>109</i>
<i>Figura 105 – Trecho com vegetação baixa após serviço de roçada – SH-06</i>	<i>109</i>
<i>Figura 106 – Frente de execução de aterro – SH 07</i>	<i>110</i>
<i>Figura 107 – Plataforma de terraplanagem acabada– SH-07</i>	<i>110</i>
<i>Figura 108 – Escavação do material do bordo da pista – outubro/22 – SH 07</i>	<i>110</i>

<i>Figura 109 – Trecho em execução de melhorias e ampliação – SH 07.....</i>	<i>110</i>
<i>Figura 110 - Diagrama linear da rodovia com destaque ao Trecho 3.....</i>	<i>113</i>
<i>Figura 111 - Obra de correção do traçado do km 33 - SH-08.....</i>	<i>114</i>
<i>Figura 112 - Pavimento em bom estado - SH-08 - 1.....</i>	<i>115</i>
<i>Figura 113 - Pavimento em bom estado - SH-08 - 2.....</i>	<i>115</i>
<i>Figura 114 - Buraco no acostamento - SH-08.....</i>	<i>115</i>
<i>Figura 115 - Buraco no acostamento - SH-08 - 2.....</i>	<i>116</i>
<i>Figura 116 - Acesso irregular danificando acostamento e rolamento da pista - SH-08.....</i>	<i>116</i>
<i>Figura 117 - Pintura da pista em bom estado - SH-08 - 1.....</i>	<i>117</i>
<i>Figura 118 - Pintura da pista em bom estado - SH-08 - 2.....</i>	<i>117</i>
<i>Figura 119 - Tachas refletivas instaladas na interseção - SH-08.....</i>	<i>117</i>
<i>Figura 120 - Implantação de Sinalização Aérea - SH-08 - 1.....</i>	<i>118</i>
<i>Figura 121 - Implantação de Sinalização Aérea - SH-08 - 2.....</i>	<i>118</i>
<i>Figura 122 - Ausência de marco quilométrico – SH-08.....</i>	<i>118</i>
<i>Figura 123 - Meio-fio danificado - SH-08.....</i>	<i>119</i>
<i>Figura 124 - Bueiro - SH-08.....</i>	<i>119</i>
<i>Figura 125 - Talude com cobertura vegetal - SH-08.....</i>	<i>120</i>
<i>Figura 126 - Vegetação baixa nos bordos da pista - SH-08.....</i>	<i>120</i>
<i>Figura 127 - Canteiro da P4 - SH-08.....</i>	<i>121</i>
<i>Figura 128 - Obra do km 33 em terraplenagem - SH-08 - 1.....</i>	<i>122</i>
<i>Figura 129 - Obra do km 33 em terraplenagem - SH-08 - 2.....</i>	<i>122</i>
<i>Figura 130 - Bota-fora da obra de correção do traçado do km 33 - SH-08.....</i>	<i>122</i>
<i>Figura 131 - Talude do bota-fora da obra do km 33 - SH-08.....</i>	<i>123</i>
<i>Figura 132 – Parte dos equipamentos Operacionais e CCO.....</i>	<i>165</i>
<i>Figura 133 - Caminhão pipa dotado de sistema de combate a incêndio.....</i>	<i>166</i>
<i>Figura 134 - Guincho para Veículos leves.....</i>	<i>166</i>
<i>Figura 135 - Veículos de Inspeção de Tráfego e caminhão Multiuso.....</i>	<i>166</i>
<i>Figura 136 – Data Center.....</i>	<i>167</i>

LISTA DE TABELAS

<i>Tabela 1 - Informações do Contrato de Concessão</i>	<i>20</i>
<i>Tabela 2 - Segmentos Homogêneos</i>	<i>22</i>
<i>Tabela 3 - Composição da equipe do Verificador Independente</i>	<i>27</i>
<i>Tabela 4 - Cronograma físico-financeiro do Verificador Independente</i>	<i>29</i>
<i>Tabela 5 - Resumo das principais atividades desenvolvidas pelo Verificador Independente em outubro/22</i>	<i>32</i>
<i>Tabela 6 - Documentos expedidos pelo Verificador Independente em outubro/22 – Parte 1/2.....</i>	<i>49</i>
<i>Tabela 7 - Documentos expedidos pelo Verificador Independente em outubro/22 – Parte 2/2.....</i>	<i>50</i>
<i>Tabela 8 - Documentos recebidos pelo Verificador Independente em outubro/22 – Parte 1/2</i>	<i>51</i>
<i>Tabela 9 - Documentos recebidos pelo Verificador Independente em outubro/22 – Parte 2/2</i>	<i>52</i>
<i>Tabela 10 - Indicadores do pavimento para os trechos pavimentados.....</i>	<i>158</i>
<i>Tabela 11 - Indicadores de sinalização e elementos de proteção e segurança para os trechos pavimentados</i>	<i>159</i>
<i>Tabela 12 - Indicadores de drenagem e obras de arte correntes para os trechos pavimentados.....</i>	<i>159</i>
<i>Tabela 13 - Indicadores de canteiro central e faixa de domínio para os trechos pavimentados ...</i>	<i>160</i>
<i>Tabela 14 - Indicadores de edificações e instalações operacionais para os trechos não pavimentados</i>	<i>160</i>
<i>Tabela 15 - Indicador de sistemas elétricos e de iluminação para os trechos não pavimentados</i>	<i>160</i>
<i>Tabela 16 - Indicadores de segmentos em leito natural para os trechos não pavimentados</i>	<i>160</i>
<i>Tabela 17 - Controle de pendências – Parte 1/3</i>	<i>169</i>
<i>Tabela 18 - Controle de pendências – Parte 2/3</i>	<i>170</i>
<i>Tabela 19 - Controle de pendências – Parte 3/3</i>	<i>171</i>

MAPA DE SITUAÇÃO DA CONCESSÃO

1. MAPAS DE SITUAÇÃO DA CONCESSÃO

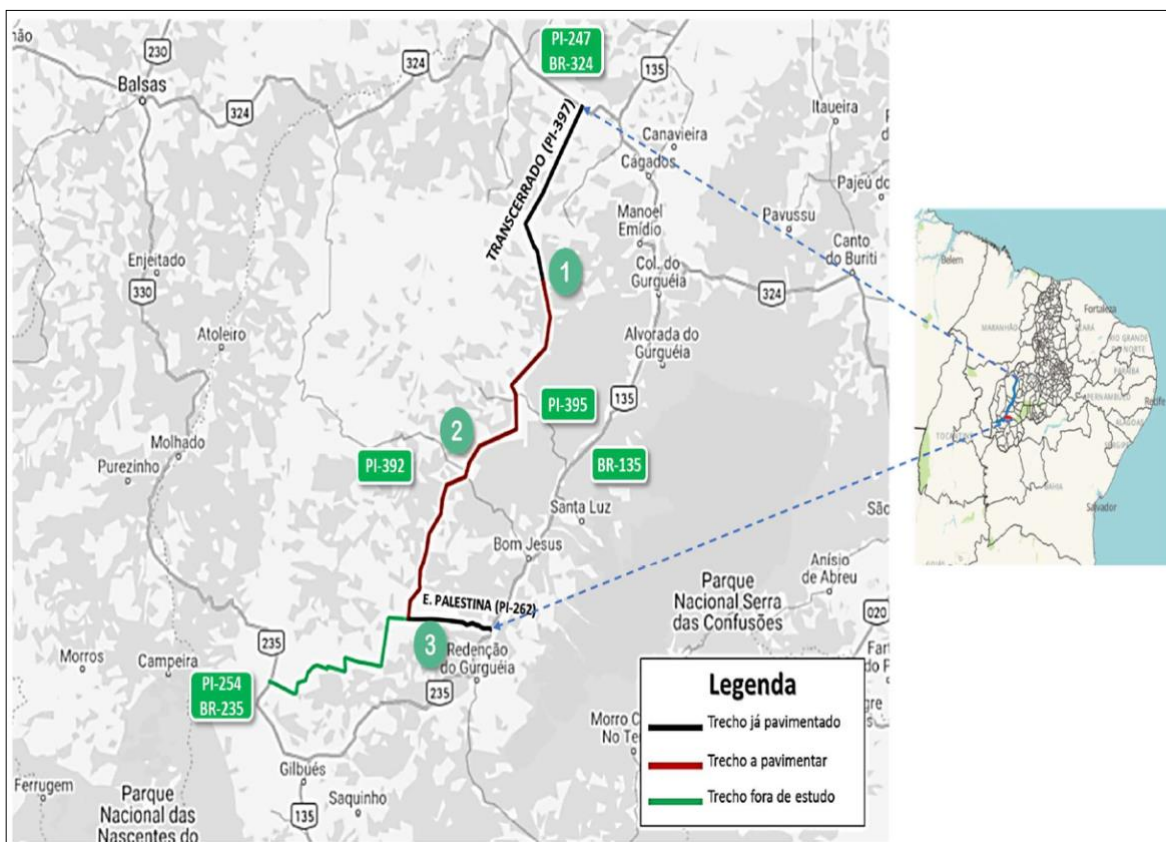


Figura 1 - Mapa de situação da concessão



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

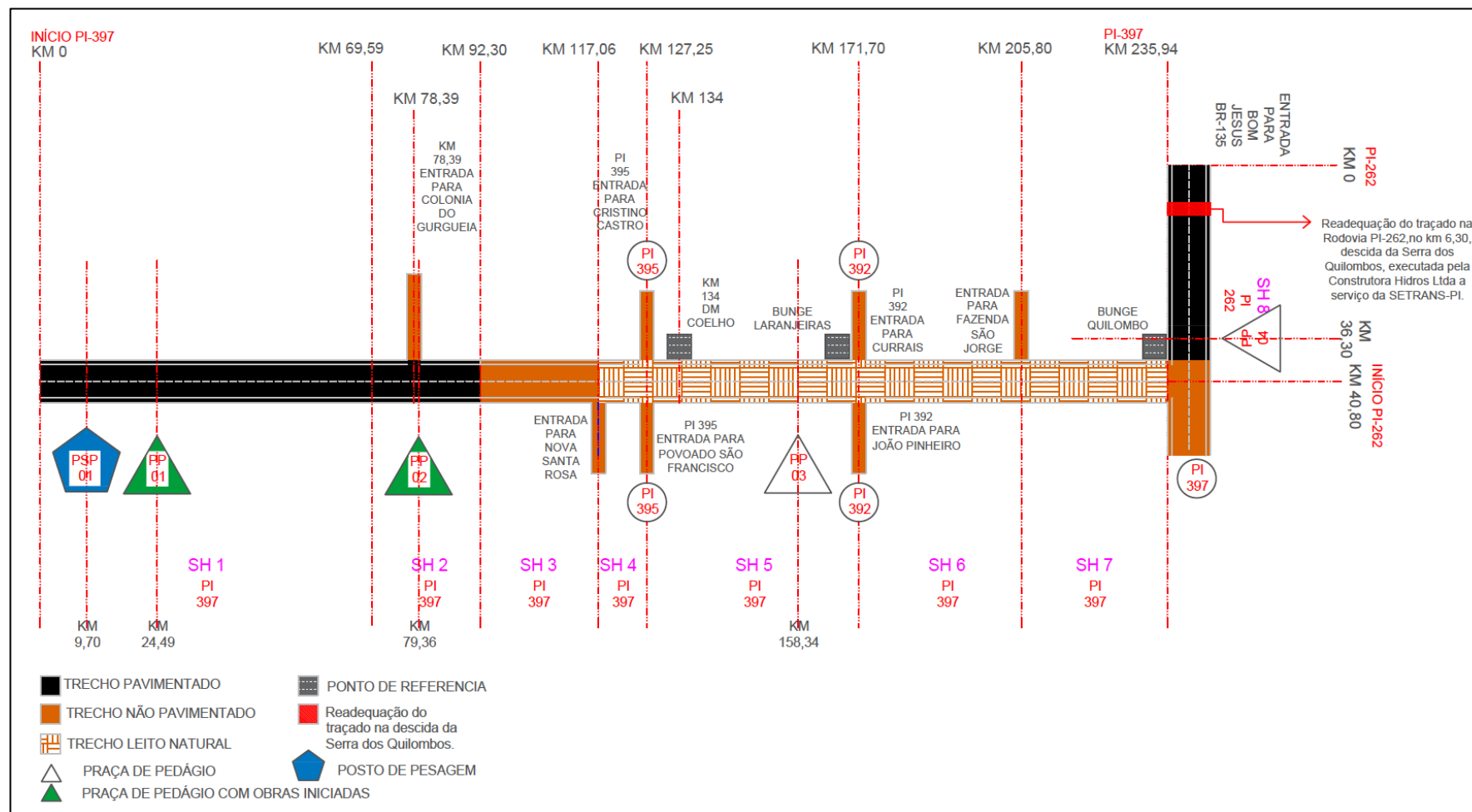


Figura 3 - Diagrama Linear da Concessão PI-397 / PI-262 Trecho 01, Trecho 02 e Trecho 03

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.

Tabela 1 - Informações do Contrato de Concessão

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

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
Extensão Total (km)							276,80

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 pavimentados no prazo máximo de 2 (dois) anos pela Concessionária, a contar da transferência do sistema rodoviário¹, sendo que estes trechos, não pavimentados, só terão seu início da cobrança de pedágio liberada após sua pavimentação, trazendo com isso melhor trafegabilidade e segurança para os usuários.

Assim, a Concessionária iniciou em maio de 2022 a entrega dos projetos executivos relativos às obras de pavimentação dos segmentos homogêneos não pavimentados. Até a emissão deste relatório foram apresentados os projetos executivos dos Segmentos 03, 04, 05, 06 e 07. Foram também apresentados os projetos de recuperação do pavimento e sinalização dos segmentos homogêneos pavimentados e os Projetos Executivos das Praças P1, P2, P3 e P4.

¹ 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.

Este Verificador emitiu análises relativas a todos os Projetos Executivos apresentados, que ensejaram revisões por parte da Concessionária, conforme detalhado ao longo deste relatório e nos Relatórios de Verificação Geral anteriores, estando nesse momento analisado por este Verificador o Projeto Executivo do Segmento 03, e agora passa por análise do Poder Concedente para manifestação quanto à não objeção.

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 003/2021.

Desta forma o trabalho 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 dos serviços prestados aos usuários 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, nos casos em que houver deficiência na prestação dos serviços pela Concessionária.

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, realizando os envios 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 003/2021 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 panelas 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:

ESTRUTURA ORGANIZACIONAL PRINCIPAL DO CONSÓRCIO DE APOIO COMPLEMENTAR



Figura 4 - Estrutura Organizacional Principal do consórcio de apoio complementar

Na Tabela 3 constam os profissionais que fazem parte do quadro técnico do Consórcio EVVIA ICO:

Tabela 3 - Composição da equipe do Verificador Independente

COMPOSIÇÃO DA EQUIPE				
NOME	FORMAÇÃO	FUNÇÃO	ÓRGÃO DE CLASSE	Nº REGISTRO PROFISSIONAL
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
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
Pedro Henrique Santana Sousa	Engenheiro Civil	Apoio Técnico	CREA-PI	40548-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 4 - Cronograma físico-financeiro do Verificador Independente

EVVIA ICO RODOVIA TRANSERRADOS - 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:		31/10/22					
							MEDIÇÃO:		OUTUBRO2022					
EXTENSÃO:	276,80 km						PERÍODO:		01/10/2022 À 31/10/2022					
SERVIÇO	SITUAÇÃO	MESES	Dec-21	Jan-22	Feb-22	Mar-22	Apr-22	May-22	Jun-22	Jul-22	Aug-22	Sep-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	2.213.333,33	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	
			9,72%	8,33%	7,50%	7,50%	7,50%	10,83%	7,50%	7,50%	7,50%	7,50%	10,83%	0,00%
*Este cronograma refere-se aos 12 primeiros meses de contrato com vigência total de 60 meses														

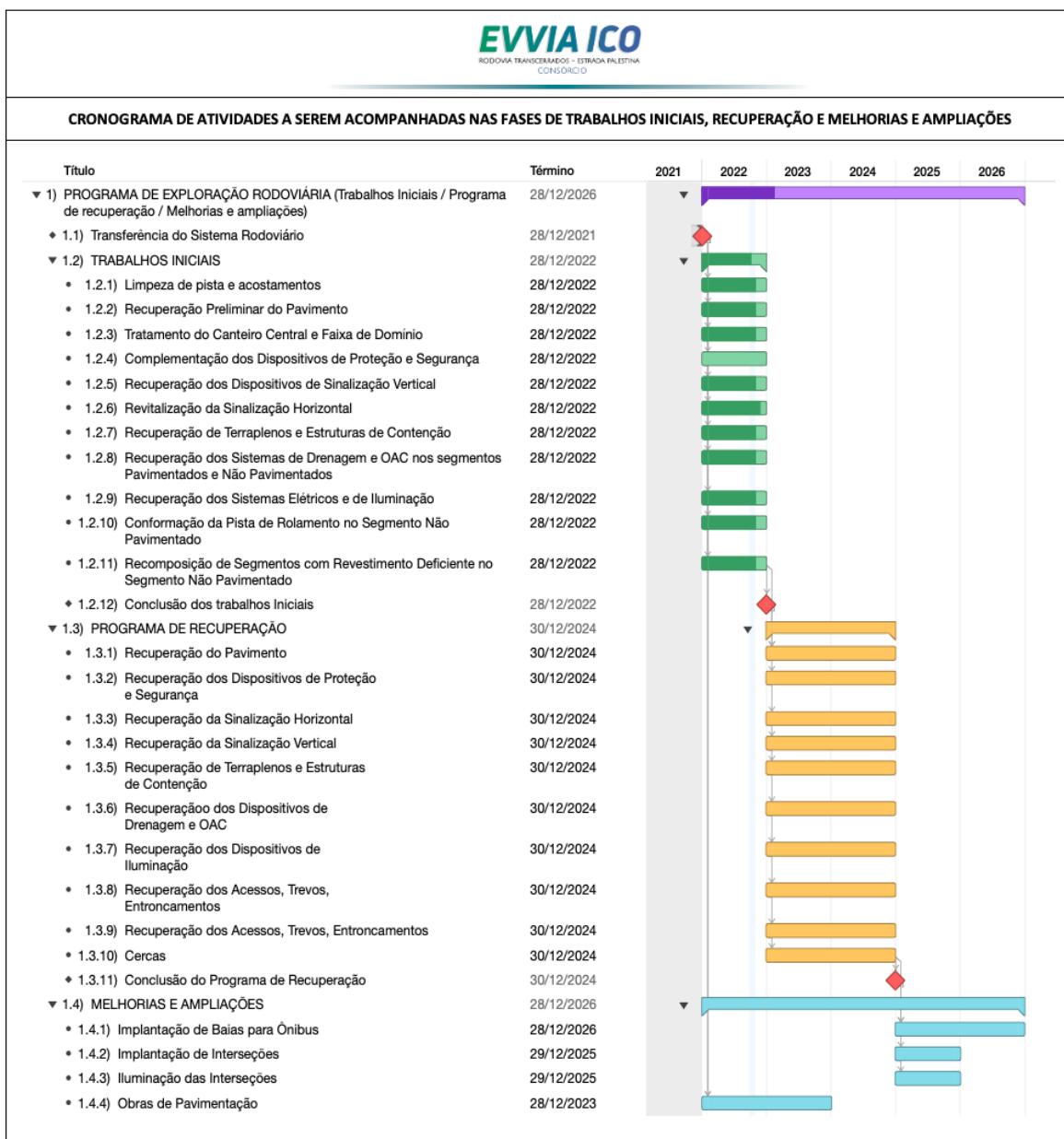


Figura 5 - Cronograma de atividades a serem acompanhadas

ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

3. ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

3.1 Ações realizadas no mês e seus aspectos jurídicos

As tabelas abaixo contêm 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 5 - Resumo das principais atividades desenvolvidas pelo Verificador Independente em outubro/22

AÇÕES / CONSIDERAÇÕES JURÍDICAS	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 19/10/2022 à 22/10/2022. Relatório fotográfico e itens constantes nos anexos ao presente relatório.
Software para acompanhamento da Concessão Patrocinada (PPP).	EM ANDAMENTO	Foi realizado teste beta com aplicativo de coleta em campo e geração de relatórios no mês de outubro/22.
Análise do Ofício GP/DP/22082501, emitido pela Concessionária em 27 de agosto de 2022, sobre o remanejamento de Interferências necessárias à execução das obras da Transcerrados no SH-05	CONCLUÍDO	Já analisado e uma correspondência, o Ofício Nº 067/2022/VI_PI397, foi emitida pelo Verificador Independente no dia 07/10/2022.
Análise do Ofício GP/DP/22081901, emitido pela Concessionária em 29 de agosto de 2022, sobre o Plano de Sinalização para toda a Rodovia.	CONCLUÍDO	Já analisado e uma correspondência, o Ofício Nº 070/2022/VI_PI397, foi emitida pelo Verificador Independente no dia 17/10/2022.
Análise do Ofício GP/DP/22091902, emitido pela Concessionária em 19 de setembro de 2022, rem relação à Remuneração da Concessionária e Fluxo de Pagamento da Contraprestação Mensal.	CONCLUÍDO	Já analisado e uma correspondência, o Ofício Nº 069/2022/VI_PI397, foi emitida pelo Verificador Independente no dia 13/10/2022.
Análise do Ofício GP/DP/22092101, emitido pela Concessionária em 22 de setembro de 2022, referente às Demonstrações financeiras do primeiro semestre de 2022, conforme item 5.3.12 do PER.	CONCLUÍDO	Já analisado e uma correspondência, o Ofício Nº 068/2022/VI_PI397, foi emitida pelo Verificador Independente no dia 13/10/2022.
Análise dos esclarecimentos ao Projeto Executivo para a implantação da Praça de Pedágio P01, na Rodovia PI-397, no KM 24,5. (Processo no SEI sob Nº 00016.001577/2022-83)	CONCLUÍDO	Já analisado e uma correspondência, o Ofício Nº 072/2022/VI_PI397, foi emitida pelo Verificador Independente no dia 20/10/2022.
Análise dos esclarecimentos ao Projeto Executivo para a implantação da Praça de Pedágio P02, na Rodovia PI-397, no KM 74,36. (Processo no SEI sob Nº 00016.002055/2022-07)	CONCLUÍDO	Já analisado e uma correspondência, o Ofício Nº 072/2022/VI_PI397 juntamente com a Nota técnica 007/2022, foi emitida pelo Verificador Independente no dia 28/10/2022.
Análise solicitação apresentada pela Concessionária Grãos do Piauí SPE ao Conselho Gestor de Parcerias – CGP para autorizá-la a realizar e apresentar estudos de viabilidade para a incorporação de trecho de rodovia ao objeto da Concessão nº 003/2021, conforme solicitação do do CMOG/SUPARC	CONCLUÍDO	Já analisado e uma correspondência, o Ofício Nº 071/2022/VI_PI397, foi emitida pelo Verificador Independente no dia 19/10/2022.

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 na presente concessão o **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 19 a 22 de outubro de 2022, 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 outubro/2022;
- Identificação das frentes de serviços mobilizadas;
- Identificação das obras em execução por terceiros no trecho concessionado;
- Reunião com a Concessionária;
- Avaliação dos segmentos intervencionados pela Concessionária desde o início das atividades;
- Identificação de pontos de atenção que podem impactar nos indicadores a serem verificados na Conclusão dos Trabalho Iniciais.

Dada a importância e complexidade do assunto em questão, realizou-se sua descrição e detalhamento por meio do item 4 - VISTORIA TÉCNICA.

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, de forma a atender aos pré-requisitos do PER, tais 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 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, este Verificador buscou no mercado software compatível com a demanda necessária, optando por sua aquisição.

O *software* a ser utilizado na coleta de informações em campo, medição de indicadores e geração de painel de acompanhamento passou no mês anterior pela fase de implantação e treinamento da equipe técnica para manuseio e operação. No mês atual foram feitos testes *Beta* visando verificar o bom funcionamento do aplicativo de coleta das informações em campo e a geração de relatórios de vistoria. O teste realizado nos dias 20 e 21 de outubro de 2022 mostraram estabilidade do aplicativo e bom funcionamento de todas as suas funcionalidades. Algumas telas do aplicativo de coleta de indicadores são mostradas nas imagens a seguir.

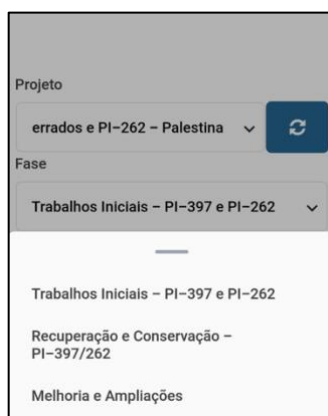


Figura 6 - Tela de seleção do Projeto e Fase da Concessão

PI-397 - Transcerrados e PI-262 - Palestina
Recuperação e Conservação - PI-397/262

Adicionar Registro

Registros Salvos

Sincronizar Vistoria

Projeto

Figura 7 - Tela de seleção da ação

Categorias - Adicionar registro ✕

OUTROS

TI - Pavimento - PI-397

TI - Segmentos em Leito Natural - PI-397

TI - Sistemas Elétricos e de Iluminação - PI-397

TI - Edificações e Instalações Operacionais - PI-397

Fechar

Figura 8 - Seleção de grupo de indicadores

Categorias - Adicionar registro ✕

Buracos e Painéis - PI-397

Drenagem Superficial - PI-397

Drenagem Subterrânea - PI-397

Certificação Ambiental - PI-397

Irregularidade Longitudinal - IRI - PI-397

Índice de Gravidade Global - IGG - PI-397

Afundamento em Trilhas de Roda - PI-397

Deflexão - PI-397

Sinalização Vertical - PI-397

Fechar

Figura 9 - Tela de seleção do indicador a registrar

Figura 10 - Formulário de registro da ocorrência

3.1.3 Remanejamento de Interferências no Segmento Homogêneo 05

No dia 27 de agosto de 2022 a Concessionária enviou ao Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos – CMOG, com cópia para a SUPARC, DER e Verificador Independente, o Ofício GP/DP/22082501, recebido em 29 de agosto de 2022, solicitando a viabilização do remanejamento da rede de distribuição elétrica existente entre o Km 127 e o Km 146,36 da PI-397 (Transcerrados). No referido Ofício, a Concessionária:

- (i) Informou que até aquele momento, não havia recebido nenhum documento do Poder Concedente autorizando a ocupação da faixa de domínio pela Equatorial no trecho concedido;
- (ii) Comunicou a existência de vários postes de energia da Equatorial com instabilidade, o que poderia ocasionar quedas, principalmente no período das obras a serem realizadas naquele Segmento;
- (iii) Ressaltou que a Concessionária fará grandes movimentações de terra, usando equipamentos de grande porte dentro da faixa de domínio, usando o material nela contido, para a execução do

alteamento e terraplanagem do corpo estradal para posterior aplicação da camada final de pavimento;

- (iv) Indicou que se faz necessário o remanejamento dos postes da Equatorial que estão localizados do km 127.00 ao km 146.36 da PI-397, totalizando 19,36km, conforme demonstrado no mapa e no cadastro apresentados como anexo daquele Ofício, remanejando-os para o limite da faixa de domínio;
- (v) Informou ser necessária a elaboração de projeto Executivo de remanejamento e possível celebração de um contrato com a Equatorial e/ou terceiro por ela indicado, para a execução do serviço de remanejamento, sendo necessário, além da autorização, o serviço operacional da Equatorial para fazer o desligamento da rede de energia;
- (vi) Solicitou ao CMOG apoio para viabilização do remanejamento o mais breve possível visto que poderá impactar o prazo das obras de pavimentação do SH05.

Diante da solicitação da Concessionária e em atenção ao item 4 do Programa de Exploração Rodoviário (PER), das responsabilidades do Verificador Independente, este Verificador Independente emitiu o Ofício Nº 067-2022-VI_PI397, em 07 de outubro de 2022, manifestando-se sobre a solicitação da Concessionária para viabilização do remanejamento da rede de distribuição elétrica existente entre o Km 127 e o Km 146,36 da PI-397 (Transcerrados), sob o ponto de vista das previsões contratuais, questões técnicas, jurídicas e econômico-financeiras.

Sob o aspecto das previsões contratuais este VI referenciou as cláusulas aplicáveis ao assunto em tela, tendo explicitado entendimento de que o remanejamento das interferências deve ser realizado pela Concessionária, com a assunção e comprovação dos custos dele decorrentes, para posterior reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, nos termos das cláusulas 23.14 e 35.5, por se tratar de interferência prévia à assinatura do Termo de Transferência.

Do ponto de vista técnico, este Verificador considerou o remanejamento dos postes existentes para o limite da faixa de domínio necessário para a execução das obras previstas de Melhoria e Ampliação do Segmento 05, já que sem a medida a utilização de material das caixas de empréstimos previstas restará inviabilizada. Ademais, constatou que a rede elétrica objeto da solicitação realizada é preexistente à Transferência do Sistema Rodoviário.

Em relação às questões jurídica e econômico-financeira, este Verificador Independente entendeu que o remanejamento dos postes de energia elétrica deverá ser realizado e custeado pela Concessionária, para que seja procedido o consequente reequilíbrio contratual, mediante comprovação dos custos incorridos, conforme previsões das cláusulas 23.14 e 35.5.8.

Por fim, este Verificador concluiu pela imprescindibilidade do remanejamento das interferências para a execução das obras da concessão, observando-se as seguintes ressalvas:

- a) Disponibilização, pela Concessionária, do cronograma atualizado das obras de Melhoria e Ampliação, de forma que se possa verificar o possível impacto e os prazos para o remanejamento da rede elétrica em questão;
- b) Esclarecimentos, pela Concessionária, acerca da solução adotada para a camada final do pavimento, que já havia sido solicitado na Nota Técnica 004/2022;
- c) Recomendação de comunicação entre a Concessionária e a empresa Equatorial, responsável pelos postes de energia, no intuito de que o remanejamento não prejudique a prestação de serviços e os consumidores finais, bem como a elaboração de contrato prevendo as alterações;
- d) Informação de que os fatos apresentados pela Concessionária somados às informações obtidas em ofícios e relatórios e às cláusulas contratuais, configuram hipótese de reequilíbrio contratual, que deverá ser realizado mediante comprovação dos custos incorridos com o remanejamento das

interferências, em colaboração entre Poder Concedente e Parceiro Privado, com o auxílio deste Verificador Independente².

3.1.4 Plano de Sinalização Vertical

Com base no PER, que indica que “a CONCESSIONÁRIA deverá desenvolver um Plano de Sinalização Vertical considerando a implantação de uma média de 8,00 m² de placas por km de rodovia” e que “O Plano de Placas deverá ser submetido ao DER/PI para Não Objeção”, a Concessionária apresentou em 19 de agosto de 2022, através do Ofício GP/DP/22081901, o Plano de Sinalização, referente à toda Rodovia.

Os materiais apresentados pela Concessionária, junto com o ofício em questão, foram os seguintes:

- Ofício GP/DP/ 22081901 de 19 de agosto de 2022;
- Anexo I – Projeto de sinalização para toda a rodovia;
- Anexo II – Planilha com Sinalização Vertical;
- Anexo III – Placas Trechos não Pavimentado.

Tendo em vista o item 4 do PER, que atribui ao Verificador Independente a responsabilidade pela Análise dos projetos básicos e executivos apresentados pela Concessionária, foi realizada análise técnica do Plano de Sinalização apresentado pela Concessionária. A Análise Técnica foi constou do Ofício Nº 070-2022-VI_PI397, enviado às partes envolvidas na data de 17 de outubro de 2022.

²28.10. O rito procedimental de atuação do Verificador Independente será definido entre a Concessionária e o Verificador Independente no momento da sua contratação, ressalvada a observância dos seguintes procedimentos mínimos:

j) Assessorar o ESTADO DO PIAUÍ, através do CMOG, nos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos do EDITAL e seus ANEXOS;

O Ofício Nº 070-2022-VI_PI397 apresentou análise pautada nos critérios estabelecidos no Programa de Exploração Rodoviário (PER), considerando o que foi apresentado (plano de sinalização vertical).

Na análise constatou-se que foi apresentado no Plano de Sinalização Vertical, o plano de implantação de média de 9,66 m² de placas por Km no trecho de concessão e, durante a fase de Trabalhos Iniciais, o plano de implantação de média de 3,94 m² de placas por Km, 40% do mínimo exigido, sendo 12 placas em todo o trecho não pavimentado, concluindo-se que o Plano de Sinalização atendeu aos parâmetros exigidos pelo Contrato de Concessão e o PER.

Foi feita uma ressalva em relação aos suportes das placas, uma vez que os materiais indicados no plano de sinalização não estão compatíveis com as placas dos projetos executivos de sinalização dos segmentos homogêneos e das edificações. Uma vez que foram apontadas questões em relação aos suportes nos projetos executivos, este Verificador questionou se devem ser considerados, como proposta final para efeitos de avaliação, os suportes informados no Plano de sinalização.

3.1.5 Remuneração da Concessionária e fluxo de pagamento de Contraprestação Mensal

Através do Ofício GP/DP/22091902, recebido em 19 de setembro de 2022, a Concessionária elencou diversos dispositivos contratuais inerentes à Remuneração da Concessionária, Fluxo de pagamentos, Contraprestação Mensal, Verificação de Desempenho, entre outros. Ao final do referido Ofício, a Concessionária solicitou ao CMOG/SUPARC que:

- i. Apresentasse os modelos de todos os documentos especificados neste fluxo de pagamento, podendo ser os já usados em outros projetos de PPP do Estado;
- ii. Apresentasse os contatos dos responsáveis por cada etapa do fluxo, principalmente na CMOG e SEFAZ, para que possa fazer gestão no

sentido de garantir o menor prazo possível para liberação dos recursos, atendendo aos prazos máximos descritos no Contrato de Concessão;

- iii. Apoio para redução do prazo de pagamento previsto na Cláusula 8.20 do Contrato visto que, após todas as avaliações de documentos e aprovações do Poder Concedente, a SEFAZ teria mais 30 dias para liberar o pagamento, contados da emissão do PD.

Em atenção ao Item 4 do PER, este Verificador analisou a solicitação da Concessionária e emitiu manifestação sobre o tema através do Ofício Nº 069/2022/VI_PI397, de 13 de outubro de 2022.

No referido Ofício, este Verificador expressou sua visão de que a solicitação feita pela Concessionária buscou agilizar todo o trâmite relativo ao fluxo de pagamentos, a partir da identificação dos modelos utilizados pelo Estado e ciência daqueles que farão a interface desses procedimentos, de modo a otimizar o tempo a ser despendido quando da conclusão das atividades.

No entanto, foi ponderado que o pagamento da Contraprestação Mensal só tem início quando da conclusão da etapa pertinente aos “Trabalhos Iniciais”, nos termos da cláusula 8.9, e realização de vistoria pelo Poder Concedente/Verificador Independente, a teor da cláusula 16.6, sendo que este Verificador já havia se manifestado no sentido de que, a partir das vistorias mensais realizadas, havia identificado que as atividades pertinentes à etapa dos Trabalhos Iniciais ainda não tinham sido concluídas, conforme descrições contidas nos relatórios enviados às partes.

Tomando por base esse contexto, este Verificador se manifestou favoravelmente à organização antecipada dos documentos referentes ao fluxo de pagamento, tendo em vista a proximidade da conclusão dos Trabalhos Iniciais.

Em relação à solicitação de que o prazo previsto na cláusula 8.20 do Contrato de Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021 fosse reduzido para 5 (cinco) dias, pois suficiente, na sua visão, para que a Secretaria adote as

providências necessárias à realização do pagamento, este verificador rememorou a cláusula 8.20, que informa que a Secretaria da Fazenda tem o prazo máximo de 30 dias para adoção das providências referentes ao pagamento da Contraprestação, o que significa que a obrigação pode ser cumprida em menor tempo.

Diante disso, recomendou análise cuidadosa pelo Poder Concedente sobre o pedido de redução do prazo de liberação do pagamento da Contraprestação Mensal, considerando a viabilidade de executá-la em 5 (cinco) dias, a despeito da prerrogativa de fazê-lo, nos termos da cláusula 8.20.

3.1.6 Demonstrações financeiras do primeiro semestre de 2022, conforme item 5.3.12 do PER.

Em 22 de setembro de 2022, através do Ofício GP/DP/22092101, a Concessionária enviou as Demonstrações Financeiras do primeiro trimestre de 2022, conforme item 5.3.12 do PER, para avaliação do Verificador Independente.

Este Verificador, em cumprimento às suas atribuições nos termos do Contrato de Concessão e anexos, em especial da cláusula n. 28 do contrato, apresentou parecer através do Ofício nº 068/2022/VI_PI397, de 13 de outubro de 2022, acerca dos documentos apresentados pela Concessionária, à luz das disposições contratuais e demais previsões pertinentes.

Visando atender ao disposto no Item 5.3.12 do PER, a Concessionária apresentou o Anexo I – Balanço Patrimonial e Demonstração de Resultados que, na visão deste Verificador, apresentou todos os requisitos constantes do escopo do referido item do PER, diante do cumprimento de todos os requisitos lá previstos, notadamente, o Balanço Patrimonial e o Demonstrativo de Resultado do Exercício (DRE), ambos referentes ao semestre encerrado no dia 30 de junho de 2022.

Visando atender ao disposto na cláusula 44.9.2 do Contrato de Concessão, a Concessionária apresentou o Anexo II – Relatório trimestral – 2º trimestre 2022, contemplando informações sobre os investimentos realizados, custos e despesas

operacionais incorridos, receitas e saldo de empregos para o exercício do segundo trimestre do ano de 2022, o que no entendimento deste Verificador atendeu à determinação da cláusula em questão.

No Ofício enviado por este Verificador informou, ainda, que, nos termos da cláusula 44, o Ônus de Fiscalização para o presente exercício, será de R\$ 0,00, pois a Concessionária não percebeu receita tarifária no exercício apurado.

Ao final, este Verificador concluiu que a documentação enviada pela Concessionária no dia 21 de setembro de 2022, por meio do Ofício GP/DP/22092101, atendeu ao item 5.2.12 do PER e ao disposto na cláusula 44.9.2, quanto aos requisitos lá exigidos.

3.1.7 Análise do Projeto Executivo – Praça de Pedágio P1

Em 20 de julho de 2022, através do Ofício GP/DP/22072001, a Concessionária enviou o projeto executivo para implantação da Praça de Pedágio P1, na Rodovia PI-397, no Km 24,5, solicitando a análise deste Verificador e a “não objeção” do Poder Concedente.

Os materiais apresentados pela Concessionária, junto com o ofício em questão, foram os seguintes:

- Volume 01 – Memorial Descritivo das Edificações
- Volume 02 – Projeto de Execução
- Volume 03A – Memória justificativa
- Volume 03B – Notas de Serviço e Cálculo dos Volumes

Diante do apresentado, este Verificador analisou os seguintes itens do projeto apresentado pela Concessionária:

- Edificação;
- Projeto Geométrico;
- Projeto de Terraplenagem;
- Projeto de Drenagem;

- Projeto de Pavimentação;
- Projeto de Sinalização;
- Projeto de Obras Complementares;
- Projeto de Canteiro de Obras.

A análise deste VI foi pautada nas Normas técnicas do DNIT e nos Projetos Funcionais, que já foram objeto de “Não Objeção” pelo Poder Concedente, também pelos critérios determinados pelo PER. Sendo assim, foi emitido, no dia 15 de setembro de 2022, o Ofício Nº 061-2022-VI_PI397, que contém anexa a Nota Técnica Nº 006/2022/VI_PI_397, referente à análise de cada disciplina do projeto em questão, com os pareceres deste Verificador Independente.

Nestes pareceres, o Verificador apresentou suas conclusões após as análises detalhadas sobre cada disciplina de projeto, tendo verificado que o projeto de pavimentação carecia de esclarecimento. As demais disciplinas do projeto executivo apresentado, por sua vez, atenderam ao estabelecido no PER e às normas e especificações nele listadas, bem como aos projetos funcionais apresentados anteriormente.

Diante da solicitação feita por este Verificador, a Concessionária emitiu o Ofício GP/DP/22092102, em 23 de setembro de 2022, contendo esclarecimentos às questões levantadas, as quais foram novamente analisadas por este Verificador.

A nova análise realizada por este VI foi enviada à todas as partes através do Ofício Nº 072/2022/VI_PI397, de 20 de outubro de 2022. No Ofício, este Verificador considerou que a proposta da Concessionária atendia ao disposto no manual de Pavimentação do DNIT, não restando, assim, ressalvas quanto ao Projeto Executivo da Praça de Pedágio P1.

3.1.8 Análise do Projeto Executivo – Praça de Pedágio P2

Em 19 de setembro de 2022, através do Ofício GP/DP/22091504, a Concessionária enviou o Projeto Executivo para Implantação da Praça de Pedágio P2, na Rodovia PI-397, no Km 74,36, solicitando a análise deste Verificador e a “não objeção” do Poder Concedente.

Os materiais apresentados pela Concessionária, junto com o ofício em questão, foram os seguintes:

- Volume 01 – Memorial Descritivo das Edificações
- Volume 02 – Projeto de Execução
- Volume 03A – Memória justificativa
- Volume 03B – Notas de Serviço e Cálculo dos Volumes

Tendo em vista o item 4 do PER, que determina que o Verificador Independente é responsável pela Análise dos projetos básicos e executivos apresentados pela Concessionária, este Verificador realizou procedeu a esta análise técnica.

Foram analisados os seguintes itens do projeto apresentado pela Concessionária:

- Edificação;
- Projeto Geométrico;
- Projeto de Terraplenagem;
- Projeto de Drenagem;
- Projeto de Pavimentação;
- Projeto de Sinalização;
- Projeto de Obras Complementares;
- Projeto de Canteiro de Obras.

A análise deste VI foi pautada nas Normas técnicas do DNIT e nos Projetos Funcionais, que já foram objeto de “Não Objeção” pelo Poder Concedente, também pelos critérios determinados pelo PER. Sendo assim, no dia 28 de outubro de 2022, foi emitido o Ofício Nº 072-2022-VI_PI397, contendo anexa a Nota Técnica Nº 007/2022/VI_PI_397, referente à análise de cada disciplina do projeto em questão, com os pareceres deste Verificador Independente.

Após verificar o enquadramento de cada projeto às normas aplicáveis (DNIT, CONTRAN e afins), assim como a conformidade ou inconformidade aos

requisitos determinados no PER, este VI emitiu pareceres relativos a cada projeto apresentado.

Nestes pareceres, o Verificador apresentou suas conclusões após as análises detalhadas sobre cada disciplina de projeto, constatando que todos os projetos executivos apresentados atendiam ao estabelecido no PER, nas normas e especificações neles listadas, bem como se apresentavam em conformidade com os projetos funcionais apresentados anteriormente.

3.1.9 Análise de solicitação de autorização ao CGP para realização estudos de incorporação de trecho pela Concessionária

A Concessionaria Grãos do Piauí SPE apresentou solicitação para realizar e apresentar estudos de viabilidade, sem custos financeiros para o Estado do Piauí, visando à incorporação de trecho da Rodovia PI-247, compreendido entre a divisa do Piauí com o estado do Maranhão (Ponte s/ Rio Parnaíba) e o entroncamento com a Rodovia BR-135 (cidade de Bertolínia - PI), com extensão de 82,9 km em pista simples, ao Contrato de PPP 003/2021. Em suma, a solicitação diz respeito à validade técnica, jurídica e econômico-financeira da incorporação do trecho citado ao Contrato de PPP 003/2021.

A partir da solicitação apresentada pela Concessionária, o Conselho Gestor de Parcerias - CGP encaminhou à Procuradoria Geral do Estado do Piauí - PGE consulta sobre a possibilidade de se conceder tal autorização à Concessionária.

Em resposta, a PGE apresentou, no dia 19 de setembro de 2022, Parecer sobre o caso (Parecer no 103/2022/LG/PLC/GAB/PGE-PI/PLC/GAB/PGE-PI/GAB/PGE-PI), encaminhado na mesma data pelo CMOG/SUPARC a este Verificador Independente, com solicitação de manifestação sobre o tema.

Este Verificador emitiu o ofício Nº 071/2022/VI_PI397, de 19 de outubro de 2022, manifestando-se acerca da solicitação apresentada pela Concessionária Grãos do Piauí SPE ao Conselho Gestor de Parcerias – CGP para autorizá-la a realizar e apresentar estudos de viabilidade para a incorporação de trecho de rodovia ao objeto da Concessão nº 003/2021. Segundo entendimento externado por este Verificador:

- i. não há óbice legal ou contratual à realização, pela Concessionária, dos estudos de viabilidade para a incorporação de trecho de rodovia ao objeto da Concessão nº 003/2021;
- ii. a realização de vistoria/estudos pela Concessionária não é vinculante ou implicaria qualquer vício, já que os resultados serão, necessariamente, avaliados pelo Poder Concedente quanto à adequação e pertinência técnica e econômico-financeira;
- iii. caberá ao Poder Concedente e a este Verificador Independente, caso se entenda adequado, avaliar e validar os estudos, e opinar pela inclusão ou não do trecho à Concessão, sob o ponto de vista técnico, jurídico, econômico-financeiro e do interesse público;
- iv. eventual inclusão do trecho à Concessão teria que partir da análise não apenas do princípio da licitação, mas da mutabilidade dos contratos de concessão e, sobretudo, da economicidade e do interesse público;
- v. o próprio Contrato de Concessão já foi objeto de modificações, quando da execução da obra de readequação do traçado no km 33 da PI-262 pela Construtora Hidros Ltda, contratada pela SETRANS-PI, o que reforça o caráter mutável dos contratos e que o próprio Poder Público dele se valeu para promover tais alterações;
- vi. o Contrato de Concessão prevê, expressamente, a prerrogativa de as partes realizarem modificações contratuais, justamente, para adição de novos trechos, o que evidencia o respaldo contratual da medida, caso as partes assim entendam;
- vii. é possível que as partes façam uma avaliação macro do Contrato de Concessão, de modo que sejam compensadas as alterações de inclusão e supressão de trechos, proporcionando uma economia ainda mais significativa ao Estado, já que não teria, possivelmente, que arcar com todo o reequilíbrio contratual decorrente das obras

em execução pela Construtora Hidros, além de toda a economia já citada, em comparação com a realização de nova licitação.

3.2 Documentação Expedida/Recebida

Na Tabela 6 e na Tabela 7 abaixo, apresentam-se as comunicações expedidas no mês de outubro de 2022. Na Tabela 8 e na Tabela 9, apresentam-se as comunicações recebidas no mês de outubro de 2022.

No Capítulo 9 do presente relatório, encontram-se as cópias de todas as comunicações expedidas por este Verificador Independente e, no arquivo digital anexo, apresenta-se todas as comunicações expedidas e recebidas.

Tabela 6 - Documentos expedidos pelo Verificador Independente em outubro/22 – Parte 1/2

OFÍCIOS EXPEDIDOS NO PERÍODO									
NÚMERO DO DOCUMENTO	DATA EMISSÃO	DESTINATÁRIO	ASSUNTO	GRÃOS DO PIAUÍ		DER-PI		CMOG/SUPARC	
				PROTOCOLO	DATA	PROTOCOLO	DATA	PROTOCOLO	DATA
OFÍCIO Nº 066/2022/VI PI 397	05/10/22	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 Setembro/2022	E-mail jonathan.simoes@csgraosdopiaui.com.br	05/10/22			transcerrados@pp.pi.gov.br	05/10/22
OFÍCIO Nº 067/2022/VI PI 397	07/10/22	A/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 C/C Ilma. Sra. Érica Feltosa - SUPARC	Resposta ao Ofício GP/DP/22082501, referente ao remanejamento de Interferências (rede elétrica) necessárias à execução das obras da Transcerrados.	E-mail jonathan.simoes@csgraosdopiaui.com.br	07/10/22	protocolo@der.pi.gov.br	07/10/22	transcerrados@pp.pi.gov.br	07/10/22
OFÍCIO Nº 068/2022/VI PI 397	13/10/22	A/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/22092101, referente ao atendimento dos Indicadores de Desempenho 5.3.12 e 5.3.13 do PER - Demonstrações Financeiras do 1º semestre de 2022, conforme item 5.3.12 (i) do PER	E-mail jonathan.simoes@csgraosdopiaui.com.br	13/10/22	protocolo@der.pi.gov.br	13/10/22	transcerrados@pp.pi.gov.br	13/10/22
OFÍCIO Nº 068/2022/VI PI 397	13/10/22	A/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 C/C Ilma. Sra. Érica Feltosa - SUPARC	Resposta à Correspondência Eletrônica encaminhada pela SUPARC, solicitando a manifestação deste Verificador Independente, no dia 22 de setembro de 2022.	E-mail jonathan.simoes@csgraosdopiaui.com.br	13/10/22	protocolo@der.pi.gov.br	13/10/22	transcerrados@pp.pi.gov.br	13/10/22
OFÍCIO Nº 069/2022/VI PI 397	13/10/22	A/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 C/C Ilma. Sra. Érica Feltosa - SUPARC	Resposta ao GP/DP/22091902, referente a remuneração da Concessionária e Fluxo de Pagamento da Contraprestação Mensal e documentos a serem emitidos pelos envolvidos no processo	E-mail jonathan.simoes@csgraosdopiaui.com.br	13/10/22	protocolo@der.pi.gov.br	13/10/22	transcerrados@pp.pi.gov.br	13/10/22
OFÍCIO Nº 069/2022/VI PI 397	13/10/22	A/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 C/C Ilma. Sra. Érica Feltosa - SUPARC	Resposta à Correspondência Eletrônica encaminhada pela SUPARC, solicitando a manifestação deste Verificador Independente, no dia 22 de setembro de 2022.	E-mail jonathan.simoes@csgraosdopiaui.com.br	13/10/22	protocolo@der.pi.gov.br	13/10/22	transcerrados@pp.pi.gov.br	13/10/22

Tabela 7 - Documentos expedidos pelo Verificador Independente em outubro/22 – Parte 2/2

OFÍCIOS EXPEDIDOS NO PERÍODO									
NÚMERO DO DOCUMENTO	DATA EMISSÃO	DESTINATÁRIO	ASSUNTO	GRÃOS DO PIAUÍ		DER-PI		CMOG/SUPARC	
				PROTOCOLO	DATA	PROTOCOLO	DATA	PROTOCOLO	DATA
OFÍCIO Nº 070/2022/VI PI 397	17/10/22	Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta - Grãos do Piauí C/C: Ilmo. Sr. Felipe de Melo Eulálio - DER-PI C/C: Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto - CMOG C/C: Ilma. Sra. Érica Feitosa Coelho Marinho de Andrade – SUPARC	Plano de Sinalização Vertical considerando 100% do trecho da Concessão, em atendimento aos itens do PER que tratam dos Trabalhos Iniciais e Recuperação da Rodovia.	E-mail jonathan.simoes@csgraosdopiaui.com.br	17/10/22	protocolo@der.pi.gov.br	17/10/22	transcerrados@pp.pi.gov.br	17/10/22
OFÍCIO Nº 071/2022/VI PI 397	19/10/22	A/C: Ilma. Sra. Érica Feitosa Coelho Marinho de Andrade – SUPARC A/C: Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto - CMOG C/C: Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta - Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias S/A	Solicitando a manifestação do V.I referente ao Parecer da PGE sobre a viabilidade da realização, pela SPE, de estudos para inclusão de um novo trecho ao contrato de concessão.	E-mail jonathan.simoes@csgraosdopiaui.com.br	19/10/22	protocolo@der.pi.gov.br	19/10/22	transcerrados@pp.pi.gov.br	19/10/22
OFÍCIO Nº 072/2022/VI PI 397	20/10/22	Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta - Grãos do Piauí C/C: Ilmo. Sr. Felipe de Melo Eulálio - DER-PI C/C: Ilma. Sra. Carolina Martins Pinto - CMOG C/C: Ilma. Sra. Érica Feitosa Coelho Marinho de Andrade – SUPARC	Resposta ao Ofício nº GP/DP/22092102, referente a ressalva do V.I acerca da análise aos projetos executivos da Praça de Pedágio P01.	E-mail jonathan.simoes@csgraosdopiaui.com.br	20/10/22	protocolo@der.pi.gov.br	20/10/22	transcerrados@pp.pi.gov.br	20/10/22
OFÍCIO Nº 073/2022/VI PI 397	28/10/22	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	Encaminha NOTA TÉCNICA Nº 007/2022/VI_PI_397, em Resposta ao Ofício nº GP/DP/22091504, acerca da análise do Projeto Executivo da Praça de Pedágio 02.	E-mail jonathan.simoes@csgraosdopiaui.com.br	28/10/22	protocolo@der.pi.gov.br	28/10/22	transcerrados@pp.pi.gov.br	28/10/22

Tabela 8 - Documentos recebidos pelo Verificador Independente em outubro/22 – Parte 1/2

OFÍCIOS RECEBIDOS NO PERÍODO				
NÚMERO DO DOCUMENTO	DATA EXPEDIÇÃO	DATA RECEBIMENTO	EMITIDO POR	ASSUNTO
GP/DP/22100502	05/10/22	06/10/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Renovação do Seguro de Responsabilidade Civil, conforme Contrato de Concessão.
GP/DP/22100504	05/10/22	06/10/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Relatório do 3º trimestre de 2022 e com o cronograma físico dos investimentos previstos no 1º ano de concessão, atendendo ao ofício circular 008/2022.
GP/DP/22100501	05/10/22	07/10/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Renovação do Seguro de Risco Operacional, conforme Contrato de Concessão.
Ofício Nº 3378/2022/SEGOV-PI/GAB/SUPARC/CMOG	10/10/22	10/10/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Análise da solicitação feita pela Concessionária para a vistoria técnica com objetivo de validação dos Trabalhos Iniciais.
Correspondência Eletrônica GP- Complementação do Ofício GP/DP/22091901	10/10/22	11/10/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Complementação do Ofício GP/DP/22091901, acerca da solicitação da Concessionária para que a CMOG envie a lista de veículos isentos para o cadastramento no sistema de arrecadação.
Ofício Nº 3386/2022/SEGOV-PI/GAB/SUPARC/CMOG	17/10/22	17/10/22	SUPARC - Superintendência De Parcerias E Concessões	Deferimento do Relatório Geral de Verificação PI397-VI-FIS-RGV-2022-11-R00 – VOLUME ÚNICO – Setembro de 2022.
GP/DP/22101701	17/10/22	17/10/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Resposta ao Ofício 066/2022/VI_PI397, de 05 de outubro de 2022 - Relatório Geral de Setembro 2022.
GP/DP/22101702	17/10/22	17/10/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Respostas ao Ofício 036/2022/VI_PI397 - BSO e SAU Provisório.

Tabela 9 - Documentos recebidos pelo Verificador Independente em outubro/22 – Parte 2/2

OFÍCIOS RECEBIDOS NO PERÍODO				
NÚMERO DO DOCUMENTO	DATA EXPEDIÇÃO	DATA RECEBIMENTO	EMITIDO POR	ASSUNTO
Ofício Nº: 542/2022/DER-P I/DGE	18/10/22	25/10/22	Departamento De Estradas De Rodagem Do Piauí	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/22102701	27/10/22	28/10/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Verba mensal para atender à SUPARC na publicação e veiculação de outros programas de comunicação do seu interesse ligados ao projeto de Concessão Patrocinada.

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 final do terceiro semestre do Contrato de Verificação Independente, este Verificador reapresentou a versão aperfeiçoada (inicialmente apresentada no Relatório geral de Verificação do mês de abril/22) 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 próxima fase dos estudos de externalidade consiste no início das **avaliações ex-post do projeto**, que são atreladas à coleta e disponibilização de dados a partir do início da operação da rodovia e abertura das praças de pedágio, bem como à atualização de dados referenciais. Assim, este Verificador acompanha diligentemente publicações dos referidos dados de forma calibrar as avaliações a cada divulgação.

VISTORIA TÉCNICA

4. VISTORIA TÉCNICA

Entre os dias 19 e 22 de outubro de 2022, realizou-se vistoria em conjunto com o CMOG (fazendo-se representar por membros da SUPARC e DER-PI) 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 efetuada pela equipe técnica do Verificador Independente na rodovia, teve como objetivo principal a identificação das condições reais e atuais do sistema rodoviário, principalmente dos avanços dos Trabalhos Iniciais. As obras em referência foram iniciadas em janeiro de 2022, após a efetivação da transferência do sistema rodoviário, e estão em andamento no presente momento. A vistoria também objetivou acompanhar as atividades referentes aos trabalhos da fase de Melhoria e Ampliação.

Apresenta-se aqui o registro pluviométrico do mês de outubro de 2022 (Figura 11), comparando-o com registro do mês de setembro de 2022 (Figura 12). Pôde-se verificar que não houve registro de chuvas nos dois meses em referência, conforme demonstrado na Figura 13, caracterizando assim, o período seco na região.

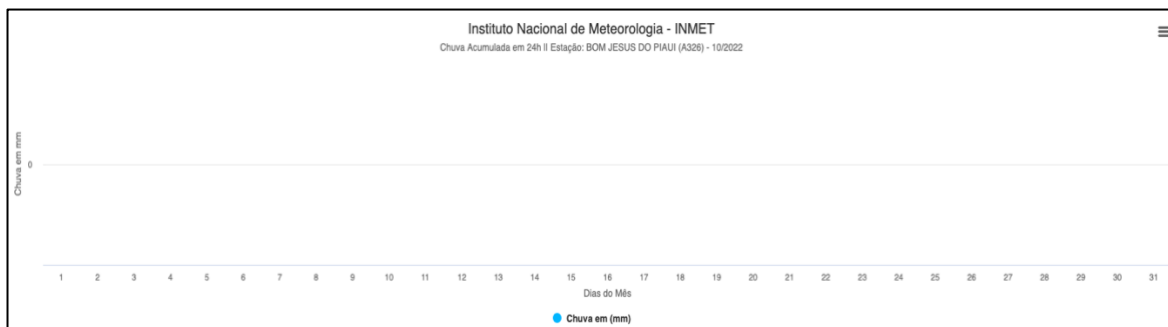


Figura 11 - Precipitação chuvosa diária no mês de setembro/2022 (Fonte: <https://tempo.inmet.gov.br/GraficosDiarios/A326>)

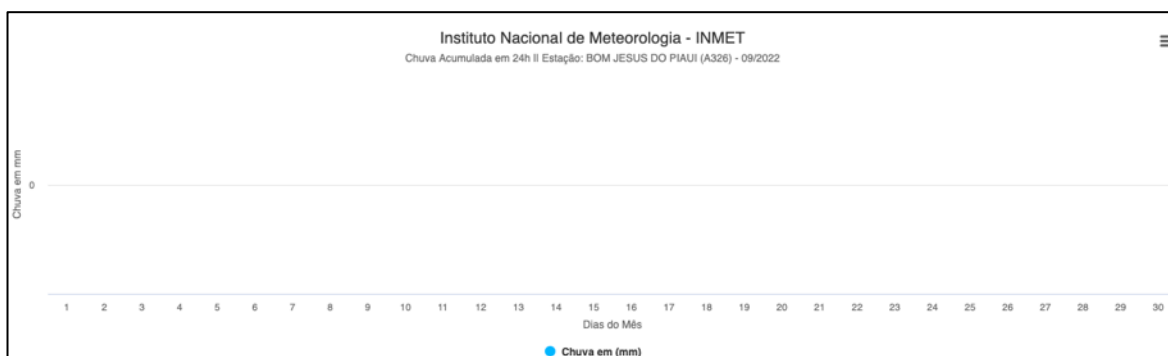


Figura 12 - Precipitação chuvosa diária no mês de agosto/2022 (Fonte: <https://tempo.inmet.gov.br/GraficosDiarios/A326>)

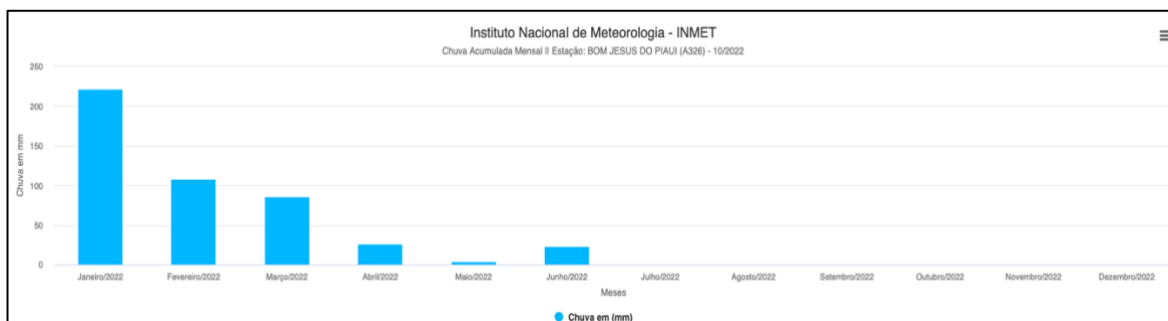


Figura 13 - Precipitação chuvosa mensal no ano de 2022 (Fonte: <https://tempo.inmet.gov.br/GraficosDiarios/A326>)

Os dados mostrados nas figuras anteriores e principalmente na Figura 13, mostram uma constância no regime pluviométrico em relação aos últimos meses indicando o período seco, o que favorece um ganho de velocidade na execução dos serviços, permitindo que se avance nos trabalhos iniciais e de melhoria e ampliação.

Na ocasião da vistoria, pôde-se verificar a mobilização das equipes de implantação das Praças de Pedágio, tendo sido iniciada as obras de implantação das Praças de Pedágio 01 e 02, e a mobilização das equipes que atuarão nas obras de melhoria e ampliação dos segmentos em leito natural, tendo sido iniciado os serviços de terraplenagem dos Segmentos Homogêneos 03, 04 e 07, bem como os serviços de imprimação do Segmento 03.

Também foi possível verificar a continuidade dos serviços de tratamento da faixa de domínio. A Figura 14 mostra o avanço das frentes de serviços emergenciais e tratamento da faixa de domínio, ao longo da rodovia no mês outubro/2022. A título de comparação, a Figura 15 mostra o avanço dos mesmos serviços até a data da Vistoria realizada em setembro/2022.

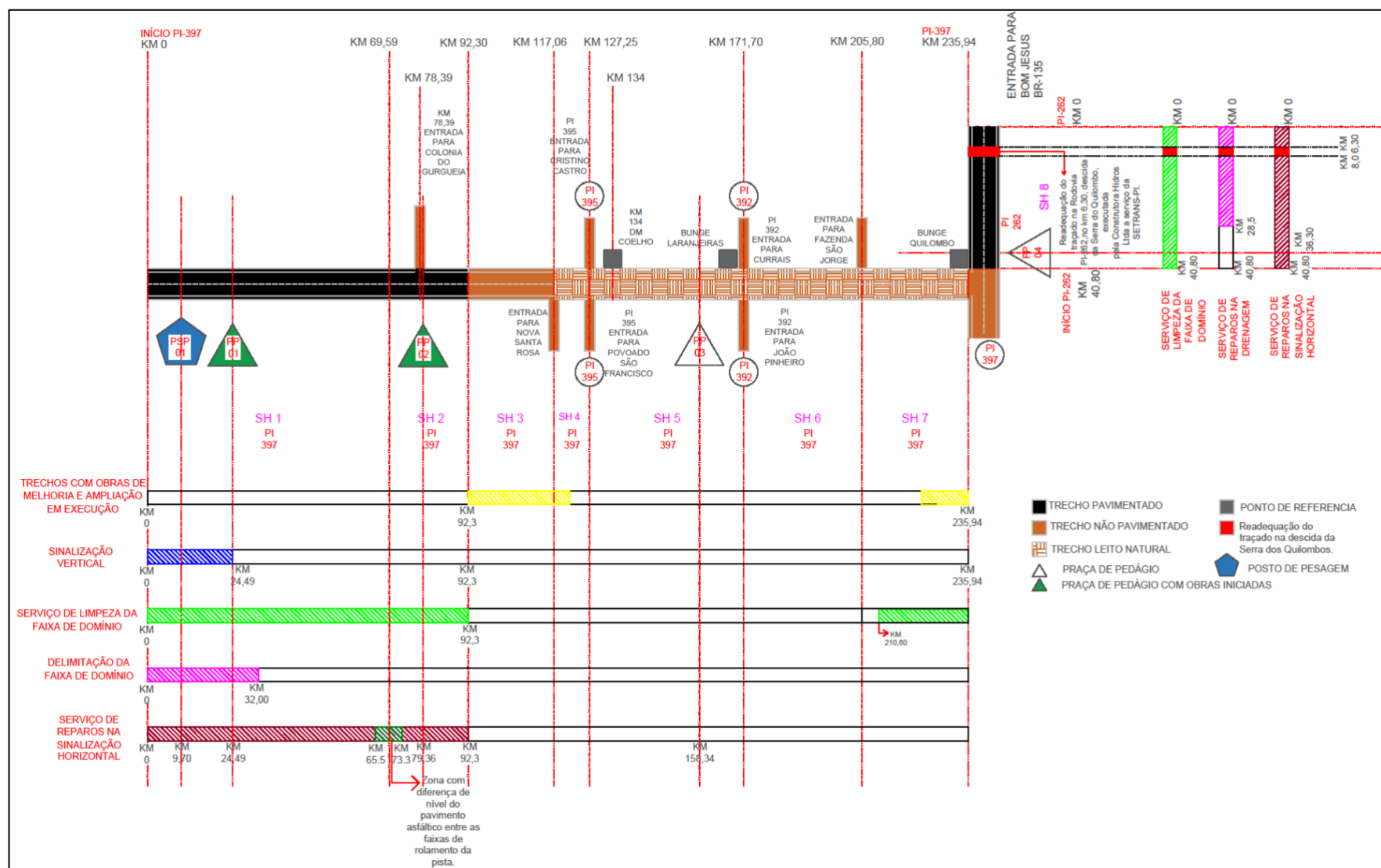


Figura 14 - Diagrama Linear do Avanço dos Serviços da Concessionária - Outubro de 2022

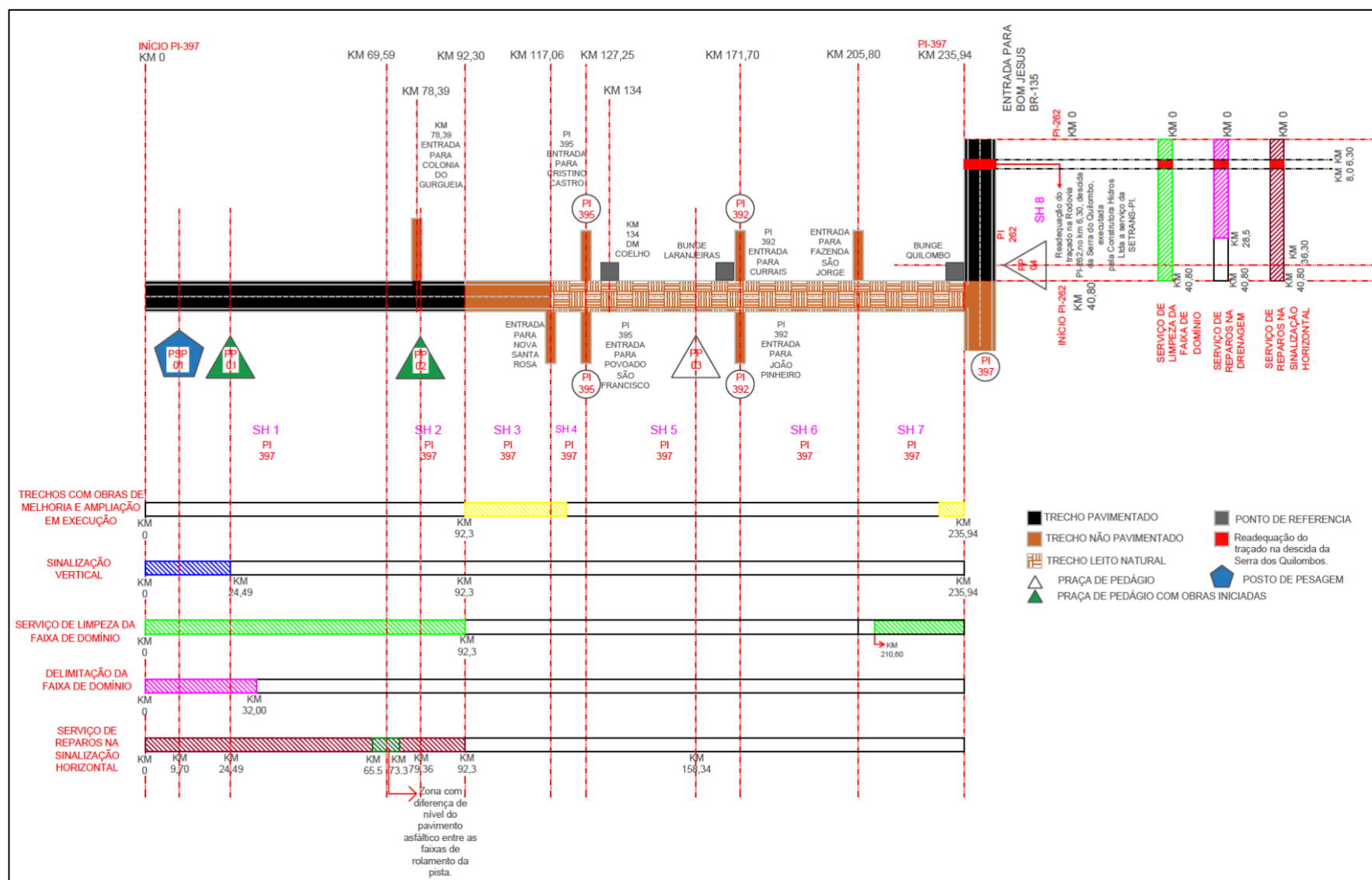


Figura 15 - Diagrama Linear do Avanço dos Serviços da Concessionária - setembro de 2022

O PER prevê que o prazo para conclusão dos serviços correspondentes à fase dos Trabalhos Iniciais seja de, no mínimo, 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 Pavimentação*, 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.

Os Segmentos Homogêneos são subdivididos em três para avaliação de desempenho da Concessionária de acordo com o Item 3.2.2 do PER, sendo estes os três primeiros Segmentos: (i) Segmento Homogêneo 01 (SH-01); (ii) Segmento Homogêneo 02 (SH-02); e (iii) Segmento Homogêneo 03 (SH-03).

Na Figura 16, 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.

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

Verificou-se que o segmento se encontra em boas características de conforto ao usuário, apesar de conter considerável desnível entre faixas contíguas de tráfego, como já relatado nos meses anteriores. Este problema tem início no km 65,50 desse segmento e se estende até o km 73,30 do Segmento Homogêneo 02, como pode ser visto na Figura 17. Conforme informado pela Concessionária no Ofício GP/DP/22101701, de 17 de outubro de 2022, a realização da correção dessa condição já está contratada, com previsão para início em outubro e término em novembro do corrente ano.



Figura 17 - Detalhe do desnível entre faixas contíguas – SH01

Foi identificada a ocorrência de trincas longitudinais e transversais no pavimento do acostamento e trincas longitudinais no pavimento da faixa de rolamento desse segmento, indicativo de afundamento de trilha de roda na faixa de rolamento, conforme apresentado na Figura 18 e na Figura 19. Apesar de aparentemente não existirem trincas do tipo FC-3, o posicionamento das trincas encontradas na Figura 19, indica possível afundamento de trilha de roda, o que

pode impactar nos indicadores de pavimento relativo aos Trabalhos Iniciais. No entanto, é importante destacar que a Concessionária, no Ofício GP/DP/22101701 de 17 de outubro de 2022, informou que a realização da correção dessas patologias já está contratada, com previsão para início em outubro e término em novembro do corrente ano.



Figura 18 – Trincas longitudinais no acostamento – SH-01



Figura 19 – Trincas longitudinais no pavimento – SH-01

Relata-se, ainda, o início de formação de buracos no acostamento, a partir das trincas verificadas anteriormente (Figura 20), destacando-se que a Concessionária, no Ofício GP/DP/22101701 de 17 de outubro de 2022, informou que a realização da correção dessas patologias já está contratada, com previsão para término em novembro do corrente ano.



Figura 20 - Início da formação de buracos no acostamento - 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 10 do item 5.1.1. Além do possível impacto na medição dos indicadores, o tratamento preventivo das patologias relatadas tem potencial de conferir maior vida útil ao pavimento.

4.1.1.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Em relação às linhas de bordo e linhas de divisão de fluxo da sinalização horizontal, a pintura permanece em boas condições, conforme apresentado na Figura 21 e na Figura 22.



Figura 21 – Sinalização horizontal – SH1.



Figura 22 – Sinalização horizontal – SH1.

Conforme já relatado no mês anterior, a pintura da sinalização horizontal deste segmento (Linhas de Bordo e Linhas de Fluxo) foi realizada apenas até o km 65,50, devido ao considerável desnível entre as faixas de rolamento. No trecho de desnível foi realizada a implantação apenas da Linha de Bordo direito (sentido crescente da rodovia), conforme apresentado na Figura 23. Porém, recomenda-se a implantação de alguma solução para sinalização do eixo, mesmo que provisória, devido ao perigo decorrente da ausência de sinalização.



Figura 23 – Sinalização horizontal incompleta – SH1.

Nas vistorias dos meses anteriores foi identificado o início dos serviços de implantação das placas de sinalização vertical, conforme apresentado na Figura 24. Porém, durante a vistoria do mês de outubro/22, verificou-se que este serviço ainda não foi concluído, sendo necessária, ainda, a implantação de diversas placas de sinalização, incluindo marcos quilométricos, conforme plano de sinalização apresentado pela Concessionária. Como exemplo, cita-se a ausência do marco quilométrico do Km 4, indicado na Figura 25.



Figura 24 – Sinalização vertical implantada– SH1.



Figura 25 – Sinalização vertical implantada no mês de setembro/22 – SH1.

Por fim, 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

Durante vistoria neste segmento homogêneo, não foram constatadas zonas com dispositivos de drenagem danificados ou obstruídos, como pode ser visto nas Figura 26 e Figura 27.



Figura 26 – Descida d'água desobstruída e em boas condições – SH-01



Figura 27 - Drenagem em boas condições – SH-01

De acordo com o Cadastro Georreferenciado apresentado pela Concessionária, existem 3 bueiros simples locados neste segmento, como pode ser visto na Figura 28 e na Figura 29. Verificou-se que estes dispositivos de

drenagem não estão danificados ou obstruídos e suas localizações estão de acordo com que foi apresentado.



Figura 28 – Bueiro simples 01 localizado no KM 0 do segmento – SH1.



Figura 29 – Bueiro simples 03 localizado no KM 12,70 do segmento – SH1.

Existem alguns trechos com ausência total de dispositivos de drenagem (Figura 30 e Figura 31) 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 30 - Trecho sem dispositivos de drenagem – SH-01



Figura 31 - Trecho sem dispositivos de drenagem – SH-01

4.1.1.4 Terraplenos e Estruturas de CONTENÇÃO

Durante vistoria neste segmento homogêneo verificou-se que a maior parte dos terraplenos ou estruturas de contenção não apresenta risco, não havendo necessidade de intervenção emergencial ao corpo estradal da rodovia, estando o terrapleno desse segmento com estado geral bom e íntegro, conforme demonstrado na Figura 32.



Figura 32 – Terrapleno em boas condições – SH-01

No entanto, foram verificadas pequenas erosões pontuais, principalmente próximos às descidas d'água, conforme mostrado na Figura 33 e na Figura 34,

necessitando assim de correção desses pontos para que não se agravem no período chuvoso.



Figura 33 - Erosão pontual próximo à descida d'água (1) – SH-01



Figura 34 - Erosão pontual causando destruição da descida d'água (2) – SH-01

4.1.1.5 Canteiro Central e Faixa de Domínio

Durante a vistoria realizada no mês de outubro/22, foi constatada a permanência da vegetação baixa de acordo com o previsto no PER, que é de 30cm, o que se deve aos trabalhos de capina e roçada nesse segmento, conforme mostrado na Figura 35 e na Figura 36.

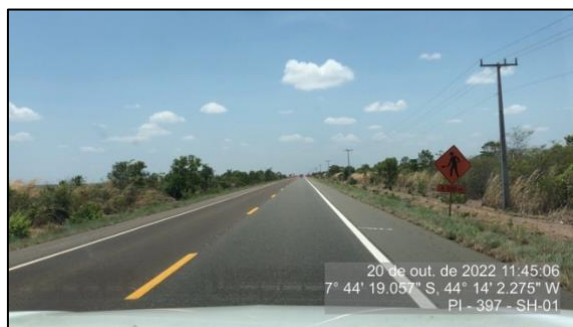


Figura 35 – Vegetação baixa nos bordos da Rodovia – outubro/22



Figura 36 - Vegetação baixa nos bordos da Rodovia – outubro/22

Durante a vistoria no segmento, foi identificado que os serviços de implantação dos delimitadores de faixa de domínio obtiveram continuidade durante o mês de outubro, como pode ser mostrado na Figura 37. Estes delimitadores estão identificados na cor amarela. Para identificar as áreas de reserva legal, os delimitadores estão na cor laranja.



Figura 37 – Delimitadores da faixa de domínio – SH-01

4.1.1.6 Edificações e Instalações Operacionais

Verificou-se que as obras de implantação da Praça de Pedágio P01 continuam em andamento com evolução nas obras civis e de terraplenagem conforme pode ser visto nas figuras a seguir.



Figura 38 – Execução de obras civis das instalações de apoio na Praça P1 – outubro/22



Figura 39 - Execução de fundações na Praça P1 – outubro/22



Figura 40 – Execução de fundação da Praça P1 – outubro/22



Figura 41 - Execução de fundação da Praça P1 – outubro/22



Figura 42 - Execução de terraplenagem Praça P1 – outubro/22



Figura 43 - Execução de terraplenagem na Praça P1 – outubro/22

Verificou-se que o empréstimo lateral para as obras de implantação da P01, ocasionou a formação de taludes verticais e subverticais nos bordos da rodovia, como pode ser verificado na Figura 44. Vale ressaltar que estes taludes deverão ser conformados ainda na fase de execução das obras de forma garantir a estabilidade deles, conforme normas aplicáveis.



Figura 44 – Verticais e Subverticais no bordo da rodovia – SH-01

No Segmento Homogêneo 01, a Concessionária prevê também a implantação das Bases do Sistema de Pesagem, que será localizada no km 9,70 do segmento.

4.1.1.7 Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não foram identificados sistemas de iluminação implantados neste segmento.

4.1.1.8 Pontos de atenção

A entrega da fase dos Trabalhos Iniciais se aproxima, assim este Verificador apresenta alguns pontos que requerem atenção para que sejam cumpridos os indicadores definidos pelo PER para a entrega desta etapa da Concessão.

Indicadores do item 5.2.1 – Pavimento

- Foram identificados buracos no acostamento, conforme já detalhado no item 4.1.1.1 deste relatório.
- É necessário que se avalie as flechas nas trilhas de rodas para atendimento ao valor máximo de 14mm. Como exemplo, destacamos o mostrado na Figura 19 **Error! Reference source not found.**, que apresenta evidente afundamento, que pode afetar os resultados quando dos ensaios a serem realizados no recebimento dos Trabalho Iniciais.
- Verificou-se que a partir do Km 65,50 do segmento, há um desnível no pavimento entre as duas faixas de rolamento (conforme pode ser visto na Figura 17), de forma que é necessária atenção a esse ponto para atendimento aos requisitos para entrega dos Trabalhos Iniciais.

Indicadores do item 5.2.2 - Sinalização e elementos de Proteção e Segurança

- Foram identificados pontos com ausência de sinalização conforme plano de sinalização.

- Foram verificados trechos sem implantação dos marcos quilométricos.
- A partir do Km 65,50, a sinalização horizontal encontra-se implantada apenas no bordo direito.

Indicadores do item 5.2.4 - Terraplenos e Estruturas de CONTENÇÃO

- Foram identificados pontos com erosão no terrapleno, como os indicados na Figura 33 e na Figura 34.

Indicador do item 5.2.6 – Edificações e Instalações Operacionais

- Devido a empréstimos laterais, houve a formação de taludes Verticais e Subverticais nos bordos da rodovia (conforme é demonstrado na Figura 44), este verificador entende que estes taludes deverão ser conformados ainda na fase de obras da implantação da praça P01 para que este indicador seja atendido.
- Foi identificado que o serviço de implantação da Praça de Pedágio P1 está em andamento, como citado anteriormente nesse Relatório (no item 4.1.1.6), tornando necessária a conclusão das obras desta edificação para o atendimento a este indicador.

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 22,70 Km.

4.1.2.1 Pavimento

O Pavimento, de maneira geral, encontra-se em bom estado no Segmento 02, exemplos da boa conservação do pavimento podem ser verificados nas Figura 45 e Figura 46.



Figura 45 - Pavimento em bom estado - SH-02 - 01



Figura 46 - Pavimento em bom estado - SH-02 - 02

Apesar de apresentar boas condições de maneira geral, foram encontrados, na vistoria de outubro de 2022, buracos no acostamento (como na Figura 47). Portanto, tendo em vista a proximidade do prazo para entrega dos Trabalhos Iniciais e o Item 5.2.1 do PER – Indicadores de Desempenho – Pavimento, onde é determinado que para entrega dos Trabalhos Iniciais não deverá haver buracos tanto no acostamento como na faixa de rolamento, destaca-se novamente a importância de reparos desses buracos no pavimento do referido Segmento.



Figura 47 - Buraco no acostamento - SH-02

Visto que não foram iniciadas as obras para correção do desnível existente no pavimento que liga o final do segmento 01 ao início do segmento 02 (km 65 ao km 73,30), esse desnível se mantém presente neste trecho conforme demonstrado na Figura 48.



Figura 48 - Desnível entre faixas de rolamento - SH-02

Ainda acerca do trecho que apresenta desnível entre suas faixas de rolamento, a Concessionária, na data de 17 de outubro de 2022, encaminhou o Ofício GP/DP/22101701, onde afirmou que já está contratado o serviço de Recapeamento do Trecho com desnível dos Segmentos 01 e 02. Este serviço, segundo a Concessionária, será concluído junto com a Entrega dos Trabalhos Iniciais, visando também a adequação ao Item 5.2.2 do PER.

Foi identificada a ocorrência de trincas longitudinais e transversais no pavimento do acostamento e trincas longitudinais no pavimento da faixa de rolamento desse segmento, indicativo de afundamento de trilha de roda na faixa de rolamento, conforme apresentado na Figura 49 e na Figura 50. Apesar de aparentemente não existirem trincas do tipo FC-3, o posicionamento das trincas encontradas na Figura 49, indica possível afundamento de trilha de roda, o que pode impactar nos indicadores de pavimento relativo aos Trabalhos Iniciais. No entanto, é importante destacar que a Concessionária, no Ofício GP/DP/22101701 de 17 de outubro de 2022, informou que a realização da correção dessas patologias já está contratada, com previsão para início em outubro e término em novembro do corrente ano.



Figura 49 - Trinca no pavimento do rolamento - SH-02



Figura 50 - Trinca no pavimento do acostamento - SH-02

Diante do apresentado acima, se tornou necessário o planejamento para intervenções no pavimento deste segmento, as quais foram apresentadas nos Projetos de Recuperação de Pavimento e Sinalização e passaram por revisão por parte da Concessionária, após as observações deste Verificador. A versão revisada também foi objeto de análise por parte desse Verificador, que classificou o material apresentado como inserido dentro dos requisitos do PER, conforme descrito no Ofício Nº 064/2022/VI_PI397, encaminhado tanto à Concessionária como ao Poder Concedente, na data de 28 de setembro de 2022. Dessa forma, resta apenas a manifestação de “Não Objeção” por parte do Poder Concedente.

4.1.2.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

A Sinalização horizontal se encontra ausente no trecho com desnível (ver Figura 48), que no SH-02 vai do início do segmento até o km 73 da Transcerrados (extensão de 3,41 km neste segmento). Contudo após esse trecho, a pintura da pista se encontra em bom estado, como mostrado pela Figura 51.



Figura 51 - Pintura em bom estado - SH-02

Quanto à sinalização vertical, verificou-se que os serviços de implantação de sinalização vertical não foram iniciados nesse segmento. Portanto, recomenda-se que estes serviços sejam executados, observando-se os prazos definidos no PER, de forma a fornecer segurança aos usuários da rodovia.

O Segmento 02 possui traçado retilíneo, curvas verticais com baixa inclinação e greide com baixa elevação em relação ao leito natural. Esses fatores fazem com que a necessidade de implantação de dispositivos de segurança, defensas laterais, por exemplo, sejam aparentemente dispensáveis, contudo, a necessidade destes dispositivos deve ser avaliada pela Concessionária.

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. Porém, é importante que seja realizada 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. Em grande parte da sua extensão os

taludes existentes estão em boas condições e tem cobertura vegetal adequado, conforme demonstrado na Figura 52.



Figura 52 - Talude com cobertura vegetal - SH-02

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 posteriormente.

4.1.2.5 Canteiro Central e Faixa de Domínio

A vegetação nas laterais da pista apresenta-se com altura abaixo do limite de 30 cm determinado pelo PER, conforme exibido na Figura 53.



Figura 53 - Talude com cobertura vegetal e vegetação lateral baixa - SH-02

4.1.2.6 Edificações e Instalações Operacionais

Na vistoria de outubro/22, verificou-se que a Obra da Praça de Pedágio 02 (P2) se encontrava na fase de terraplenagem. Este serviço de terraplenagem, seus

equipamentos e a sinalização de obra da P2 podem ser vistos nas Figura 54, Figura 55, Figura 56, Figura 57, Figura 58 e Figura 59.



Figura 54 - Canteiro da P2 a esquerda – P02



Figura 55 - Reservatório de água a esquerda - P02



Figura 56 - Serviço de terraplenagem executado a direita - P02



Figura 57 - Limpeza e alargamento da pista - P02



Figura 58 - Serviço de Terraplenagem e torre de comunicação ao fundo - P02



Figura 59 - Equipamento de terraplenagem em serviço - P02

4.1.2.7 Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não foram identificados sistemas de iluminação implantados neste segmento.

4.1.2.8 Pontos de atenção

Dado que a data de entrega dos Trabalhos Iniciais se aproxima, este Verificador apresenta alguns pontos que requerem atenção para que sejam cumpridos os requerimentos definidos pelo PER e entregue esta etapa da Concessão.

Indicadores do item 5.2.1 – Pavimento

- Foram encontrados buracos (ver Figura 47) no acostamento do pavimento.
- É necessário que se avaliem as flechas nas trilhas de rodas para atendimento ao valor máximo de 14mm. Como exemplo destacamos o mostrado na Figura 49, que apresenta evidente afundamento, que pode afetar os resultados quando dos ensaios a serem realizados no recebimento dos Trabalho Iniciais.
- Verificou-se que a partir do início do segmento até o Km 73, há a existência de desnível no pavimento entre as duas faixas de rolamento (conforme pode ser visto na Figura 48), de forma que é necessária atenção a esse ponto para atendimento aos requisitos para entrega dos Trabalhos Iniciais.

Indicadores do item 5.2.2 - Sinalização e elementos de Proteção e Segurança

- Foram identificados pontos com ausência de sinalização conforme plano de sinalização.
- Foram verificados trechos sem implantação dos marcos quilométricos.
- A partir do início do segmento até o Km73, a sinalização horizontal encontra-se implantada apenas no bordo direito.

Indicador do item 5.2.6 – Edificações e Instalações Operacionais

- Foi identificado que o serviço de implantação da Praça de Pedágio P2 está em andamento, como citado anteriormente nesse Relatório (no item 4.1.2.6).

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

Na vistoria do mês de outubro/22, verificou-se a execução dos serviços de terraplanagem em todo o segmento (Figura 60 e Figura 61), conforme melhor detalhado no item 4.1.3.6 deste relatório.

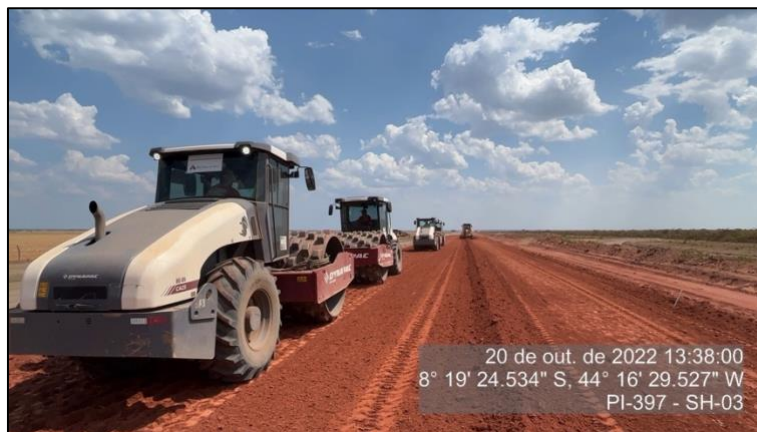


Figura 60 – Obras de terraplanagem no SH-03



Figura 61 – Frente de serviço de terraplanagem no SH-03

Na vistoria de setembro/22 verificou-se que o dispositivo de drenagem localizado no km 116,60, mostrado na Figura 62, estava danificado e obstruído. Na

vistoria de outubro/22 foi possível verificar que o bueiro foi reparado e desobstruído, conforme demonstrado na Figura 63.



Figura 62 - Bueiro duplo do km 116,60 danificado e obstruído (set/22) - SH-03



Figura 63 - Bueiro duplo do km 116,60 reparado e desobstruído (out/22) - SH-03

4.1.3.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Em relação a implantação das placas da sinalização vertical, permanece apenas com a presença da implantação da placa de obra, referente às obras de Terraplenagem e Pavimentação de toda a extensão do Segmento Homogêneo 03, conforme detalhado no item 4.1.3.6 deste relatório.

Deste modo, é importante ressaltar que Concessionária apresentou, através do Ofício GP/DP/22081901, o Plano de Sinalização Vertical, em que propõem a

implantação de 12 placas em todo o trecho não pavimentado o que foi verificado por este Verificador e agora está sob análise do Poder Concedente.

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. Não foram identificados pontos de vegetação alta que possam afetar a visibilidade do usuário, no entanto mantém-se a recomendação à Concessionária que realize a conferência da plataforma de rolamento, adicionando a largura de 2 (dois) metros, conforme indicado no item 5.2.8 do PER. Caso seja constatada vegetação dentro dos limites estabelecidos, recomenda que a Concessionária execute o serviço de roçada, a fim de controlar a altura da vegetação na faixa de domínio.

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.

4.1.3.6 Obras de Melhoria e Ampliação

Foi verificado a continuidade das obras de melhoria e ampliação nesse segmento com frentes de escavação das caixas de empréstimo (Figura 64 e Figura 65), execução de aterro, sub-base e base (Figura 66 e Figura 67) e execução de imprimação (Figura 68 e Figura 69).



Figura 64 – Escavação e carga nas caixas de empréstimo (1) - SH-03



Figura 65 – Escavação e carga nas caixas de empréstimo (2) - SH-03



Figura 66 – Execução de aterro, base e sub-base (1) - SH-03

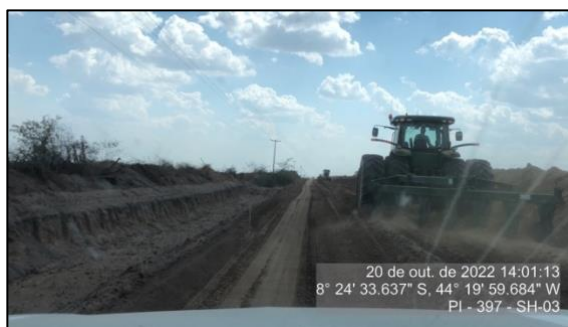


Figura 67 – Execução de aterro, base e sub-base (2) - SH-03



Figura 68 – Execução de imprimação (1) - SH-03



Figura 69 – Execução de imprimação (2) - SH-03

4.1.3.7 Pontos de atenção

Em relação aos segmentos não pavimentados, o PER estabelece os indicadores a serem aplicados nos segmentos em leito natural nos seus itens 5.2.6, 5.2.7 e 5.2.8. Uma vez que não há edificações previstas neste segmento, assim como também não há sistemas elétricos e de iluminação, os indicadores do item 5.2.6 e 5.2.7 não são aplicáveis aqui.

Portanto, no caso deste Segmento só será aplicado o Item 5.2.8 – Segmentos em leito natural, que identifica quatro indicadores que são os seguintes:

1. Ausência de locais com interrupção de tráfego por motivo de chuva;
2. Ausência total de obstruções em saídas d'água e OAC (Obras de Arte Corrente);
3. Execução de serviços de roçada e poda em toda a extensão em largura de 2,00 m da faixa de domínio de cada lado da rodovia;
4. Implantação da sinalização vertical (placas de regulamentação e advertência) de, no mínimo, 10 itens em toda a extensão não pavimentada.

Assim, os pontos de atenção identificados na vistoria de outubro/22 são os seguintes:

Indicadores do item 5.2.8 - Segmentos em leito natural

- Em relação ao Item 4 do Indicador 5.2.8, como citado anteriormente nesse Relatório (no item 4.1.3.2), os serviços de implantação de sinalização vertical não foram iniciados ainda neste Segmento, sendo implantada apenas a placa de obras de melhoria e ampliação, logo se torna essencial a implantação da sinalização conforme plano de sinalização apresentado.

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:

(i) Segmento Homogêneo 04 (SH-04); (ii) Segmento Homogêneo 05 (SH-05); (iii) Segmento Homogêneo 06 (SH-06); e (iv) Segmento Homogêneo 07 (SH-07).

Na Figura 70, 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.

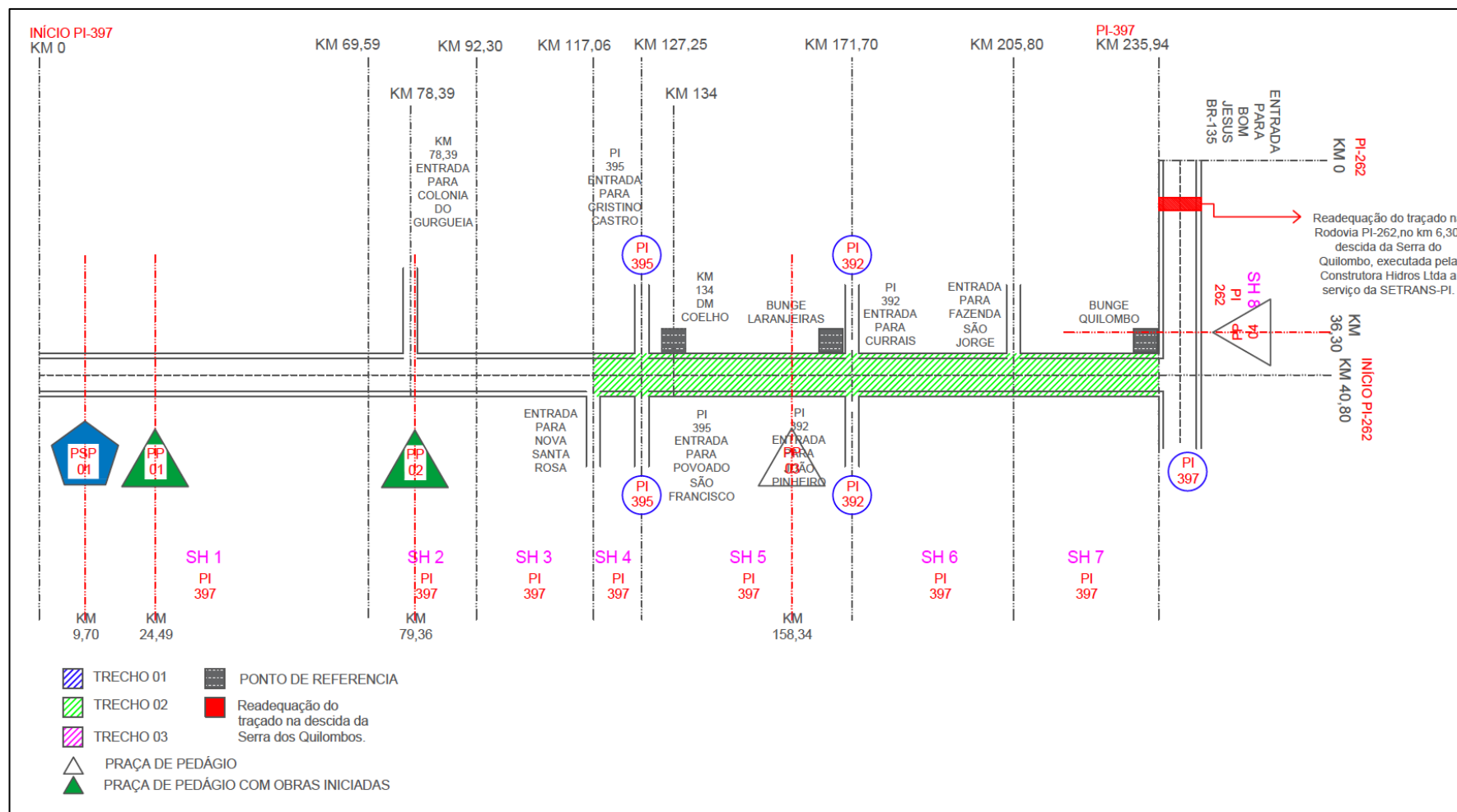


Figura 70 - Diagrama linear da rodovia com destaque ao Trecho 2

4.2.1 Segmento Homogêneo 04

O Segmento Homogêneo 04 é Não 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

O Segmento 04, após passar por várias intervenções, possui seu leito rebaixado em relação aos bordos. Contudo, as intervenções na terraplenagem conferiram adensamento de parte do material presente na pista, gerando enrijecimento de parte do pavimento e desprendimento de parte da superfície do pavimento (material solto vide Figura 71). Isso confere ao trecho melhoria na trafegabilidade, pois gerou uniformidade na superfície da faixa de rolamento.

A Figura 71 ilustra o citado acima, dando destaque para a parte rígida (amarelo) e a parte solta da superfície do pavimento (vermelho).



Figura 71 - Superfície do pavimento em leito natural - SH-04

Embora ocorra muita trepidação durante o tráfego nesta via, não foram encontrados pontos de elevado desgaste e erosão nesse segmento, de forma que ele se encontra trafegável.

Vale pontuar que os projetos para pavimentação do Segmento 04 foram apresentados pela Concessionária através do Ofício GP/DP/22071201 de 12 de julho de 2022, que foi analisado através da Nota Técnica Nº 003/2022/VI_PI_397

encaminhada anexada ao Ofício Nº 051/2022/VI_PI_397. A execução da etapa de terraplenagem desse Projeto Executivo foi iniciada em agosto/22 e seu andamento é detalhado no item 4.2.1.6 deste Relatório.

Vale ressaltar que foram mapeados, com base em vistorias anteriores, pontos suscetíveis a alagamento no decorrer do Segmento 04. Contudo, como não ocorreram chuvas de alta intensidade nesse período do ano, não se pôde verificar a recorrência do alagamento após as intervenções. As figuras abaixo mostram um exemplo de trecho alagado registrado no mês de abril/22 e seu estado no mês de outubro/22.



Figura 72 - Trecho alagado no mês de abril/22 - SH-04



Figura 73 - Trecho sujeito a alagamento no mês de outubro/22 - SH-04

Esta ocorrência deve ser levada em consideração visto que a ausência de pontos com interrupção de tráfego por motivos de chuva é um indicador para a Entrega dos Trabalhos Iniciais (item 5.2.8 do PER).

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 nos relatórios anteriores.

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

74). Vale ressaltar que a Concessionária iniciou a limpeza mecanizada dos bordos nos quilômetros iniciais do segmento 04, contudo ainda existem pontos com vegetação alta no segmento, conforme o ilustrado pela Figura 74.



Figura 74 - Vegetação alta no bordo direito - SH 04

Diante do apresentado acima e em outros Relatórios deste Verificador, a Concessionária apresentou na data de 17 de outubro de 2022 o Ofício GP/DP/22101701, onde declarou o seguinte acerca da vegetação na faixa de domínio dos segmentos não pavimentados:

“Essa concessionária realizou, na fase dos trabalhos iniciais, a intervenção no segmento em leito natural com objetivo de eliminar a vegetação nos bordos, utilizou a referência da largura da plataforma da rodovia conforme projeto. Esclarece que nesse momento o segmento natural, especialmente o SH3, SH4, SH6 e SH7 está com obra de pavimentação mobilizada e que as devidas manutenções da vegetação serão consequência no processo construtivo, entretanto, realizará monitoração para atendimento aos indicadores visando a limpeza e roçada no limite de 30 cm de altura determinado pelo PER.”

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.

4.2.1.6 Obras de melhoria e ampliação

Na vistoria de agosto/22 verificou-se o início dos serviços de terraplenagem da execução do projeto de executivo de pavimentação deste Segmento, entregue via Ofício GP/DP/22071201, recebido por este Verificador no dia 13 de julho de 2022.

Os serviços se encontram na fase de terraplenagem, mais especificamente, estão sendo realizados os serviços de escavação de empréstimos no bordo da pista e depósito do material na pista, como pode ser visto na Figura 75.



Figura 75 - Material depositado na pista - SH-04

Os serviços de depósito na pista, evoluíram até o km 2,70 do Segmento 04 como pode ser visto na figura abaixo.



Figura 76 - Final dos serviços de escavação e depósito na pista - SH-04

Os serviços de limpeza e roçada do bordo da pista se encontram executados até as proximidades do km 4,70 do Segmento, conforme exibido na Figura 75.



Figura 77 - Final da limpeza - SH-04

4.2.1.1 Pontos de atenção

Acerca dos segmentos não pavimentados, o PER estabelece os indicadores a serem aplicados nos segmentos em leito natural nos seus itens 5.2.6, 5.2.7 e 5.2.8. Uma vez que não há edificações previstas neste segmento, assim como também não há sistemas elétricos e de iluminação, os indicadores do item 5.2.6 e 5.2.7 não são aplicáveis aqui.

Portanto, no caso deste Segmento só será aplicado o Item 5.2.8 – Segmentos em leito natural, que identifica quatro indicadores que são os seguintes:

1. Ausência de locais com interrupção de tráfego por motivo de chuva;

2. Ausência total de obstruções em saídas d'água e OAC (Obras de Arte Corrente);
3. Execução de serviços de roçada e poda em toda a extensão em largura de 2,00 m da faixa de domínio de cada lado da rodovia;
4. Implantação da sinalização vertical (placas de regulamentação e advertência) no mínimo 10 em toda a extensão não pavimentada.

Assim, os pontos de atenção identificados na vistoria de outubro/22 são os seguintes:

Indicadores do item 5.2.8 - Segmentos em leito natural

- Em relação ao item 3 do Grupo de Indicadores 5.2.8, como citado anteriormente nesse Relatório (no item 4.2.1.3), os serviços de roçada já foram iniciados no Segmento 04. Contudo, como ainda não foram concluídos na extensão total do segmento, esse ponto ainda requer atenção para a entrega dos Trabalhos Iniciais.
- Em relação ao Item 4 do Grupo de Indicadores 5.2.8, como citado anteriormente nesse Relatório (no item 4.2.1.2), os serviços de implantação de sinalização vertical não foram iniciados ainda neste Segmento, sendo implantada apenas a placa de obras de melhoria e ampliação, logo se torna essencial a implantação da sinalização conforme plano de sinalização apresentado.

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

A respeito das condições do leito estradal, esse segmento apresenta boas condições de trafegabilidade, com conformação abaulada e direcionamento das águas pluviais para os bordos da pista na maior parte da sua extensão devido aos

serviços iniciais executados pela Concessionária, conforme demonstrado nas Figura 78.



Figura 78 – Leito estradal após intervenção da Concessionária – SH-5

Apesar desse segmento estar em boas condições, foram registrados alguns pontos com material solto, gerando instabilidade ao trafegar conforme mostrado na Figura 79, indicando baixa capacidade de suporte e coesão do material. Esses pontos merecem atenção pois podem gerar interrupção de tráfego em caso de atolamentos. Esta questão já tem sido apontada nos relatórios anteriores deste Verificador.



Figura 79 – Trecho com material solto – SH-05

Foram verificados diversos pontos de desgaste devido ao tráfego, principalmente nas trilhas de roda, como demonstrado na Figura 80 e na Figura 81 abaixo. Os desgastes apontados geram grande desconforto ao trafegar e são potenciais pontos de paralização de tráfego durante o período chuvoso. Dessa forma, recomenda-se atenção especial no reparo desses pontos.



Figura 80 – Trecho com material solto - SH-05



Figura 81 – trecho com elevadas marcas de trilhas de roda – SH-05

Conforme já relatado nos meses anteriores, nos pontos de saída da água da rodovia para os poços de drenagem, é possível verificar início de processo erosivo, conforme mostrado na Figura 82 e na Figura 83. Esses pontos têm potencial de risco elevado, uma vez que os buracos causados pela erosão comprometem parte da largura da pista. Assim, recomenda-se que sejam feitas intervenções nesses pontos a fim de eliminar a situação de risco relatada.



Figura 82 - Erosão causada pelo fluxo de águas pluviais – SH-05



Figura 83 - Erosão causada pelo fluxo de águas pluviais – SH-05

Apesar dos pontos relatados acima, não foram encontrados pontos de interrupção de tráfego nesse segmento, como os registrados nos últimos meses do ano anterior, 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 presente 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 83) mantendo-se as condições relatadas anteriormente.

4.2.2.4 Edificações e Instalações Operacionais

No Segmento Homogêneo 05 está prevista a implantação da Praça de Pedágio 03 (P3), porém não foram iniciados os serviços de construção das edificações e instalações operacionais da mesma, para além da implantação do poço de abastecimento d'água e da torre de comunicação registrados em oportunidades anteriores, 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.

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 está sob análise do Poder Concedente.

4.2.2.5 Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não foram identificados sistemas de iluminação implantados neste segmento.

4.2.2.6 Pontos de atenção

Em relação aos segmentos não pavimentados, o PER estabelece os indicadores a serem aplicados nos segmentos em leito natural nos seus itens 5.2.6, 5.2.7 e 5.2.8. Uma vez que não há edificações previstas neste segmento, assim como também não há sistemas elétricos e de iluminação, os indicadores do item 5.2.6 e 5.2.7 não são aplicáveis aqui.

Portanto, no caso deste Segmento só será aplicado o Item 5.2.8 – Segmentos em leito natural, que identifica quatro indicadores que são os seguintes:

1. Ausência de locais com interrupção de tráfego por motivo de chuva;
2. Ausência total de obstruções em saídas d’água e OAC (Obras de Arte Corrente);
3. Execução de serviços de roçada e poda em toda a extensão em largura de 2,00 m da faixa de domínio de cada lado da rodovia;
4. Implantação da sinalização vertical (placas de regulamentação e advertência) no mínimo 10 em toda a extensão não pavimentada.

Assim, os pontos de atenção identificados na vistoria de outubro/22 são os seguintes:

Indicadores do item 5.2.8 - Segmentos em leito natural

- Em relação ao item 1 do Grupo de indicadores 5.2.8, é importante ressaltar que foram mapeados pontos suscetíveis a alagamento no decorrer deste segmento, tomando como base a vistoria do mês de janeiro de 2022, período chuvoso do ano, como pode ser visto na Figura 84. Durante a vistoria do mês de outubro de 2022, período do ano sem ocorrência de chuva, não se pôde verificar a recorrência de pontos de alagamentos após as intervenções, foi identificado que nestes mesmos pontos não houve levantamento de greide (Figura 85), assim permanecendo o risco de alagamento, podendo impactar este indicador.

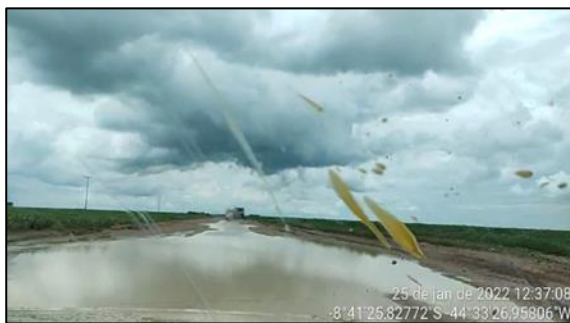


Figura 84 – Trecho alagado no mês de abril/22 - SH-05



Figura 85 – Trecho sujeito a alagamento no mês de outubro/22 - SH-05

- Em relação ao Item 3 do Grupo de Indicadores 5.2.8, como citado anteriormente nesse Relatório (no item 4.2.2.3), os serviços de limpeza da faixa de domínio (capina / roçada) não foram iniciados neste Segmento. Assim, é necessário a conferência da largura da plataforma de rolamento, somando-se a largura de roçada estipulada no item 5.2.8 do PER e, caso necessário, a execução do serviço de roçada, a fim de controlar a altura da vegetação presente na faixa de domínio.
- Em relação ao Item 4 do Grupo de Indicadores 5.2.8, como citado anteriormente nesse Relatório (no item 4.2.2.2), os serviços de implantação de sinalização vertical não foram iniciados ainda neste Segmento, sendo implantada apenas a placa de obras de melhoria e

ampliação, logo se torna essencial a implantação da sinalização conforme plano de sinalização apresentado.

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

O Segmento 06, após passar por várias intervenções, possui seu leito rebaixado em relação aos bordos, contudo, as intervenções na terraplenagem conferiram adensamento de parte do material presente na pista, gerando enrijecimento de parte do pavimento e desprendimento de parte da superfície do pavimento (material solto vide Figura 86). Dito isso, o Segmento 06 se encontra com muitas irregularidades provocadas pelo material solto na pista dificultando o tráfego em alguns trechos, pois esse material aumenta o risco de atolamento e dificulta a aderência das rodas ao pavimento.

A Figura 86 ilustra o citado acima, dando destaque para a parte rígida (indicada em amarelo) e a parte solta da superfície do pavimento (indicada em vermelho).



Figura 86 - Irregularidade da superfície do pavimento gerada pela compactação parcial do subleito - SH-06

A parte rígida, destacada em amarelo, chega a formar “batentes” que provocam desconforto e danos aos veículos que trafegam na rodovia. Vale pontuar que estes batentes se formaram com grande recorrência no Segmento, diminuindo drasticamente sua trafegabilidade. Exemplos dessas ocorrências podem ser vistos nas figuras abaixo.



Figura 87 - Batente formado pela compactação do material do subleito - SH-06 – 1



Figura 88 - Batente formado pela compactação do material do subleito - SH-06 - 2



Figura 89 - Batente formado pela compactação do material do subleito - SH-06 – 3



Figura 90 - Batente formado pela compactação do material do subleito - SH-06 - 4



Figura 91 - Batente formado pela compactação do material do subleito - SH-06 - 5



Figura 92 - Batente formado pela compactação do material do subleito - SH-06 - 6

Vale pontuar que os projetos para pavimentação do Segmento 06 foram apresentados pela Concessionária através do Ofício GP/DP/22081001 de 10 de

agosto de 2022, que foi analisado na Nota Técnica Nº 005/2022/VI_PI_397 encaminhada anexada ao Ofício Nº 059/2022/VI_PI_397.

Diante disso, este Verificador aponta que o Segmento 06 apresenta uma trafegabilidade ruim, sendo importante a avaliação pela Concessionária quanto à execução de intervenções para melhorar a conformação do leito estradal e elevação de seu greide em alguns pontos, de forma a prevenir pontos de Interrupção de tráfego durante a época de chuvas.

Ainda se tratando do Item 5.2.8 do PER, vale ressaltar que foram mapeados em vistorias anteriores pontos suscetíveis a alagamento no decorrer do Segmento 06. Contudo, como não ocorreram chuvas de alta intensidade nesse período do ano, não se pôde verificar a recorrência do alagamento após as intervenções. A figura abaixo mostra um exemplo de trecho alagado registrado no mês de abril/22 e seu estado no mês de outubro/22.



Figura 93 – Trecho alagado no mês de janeiro/22 – SH-06



Figura 94 – Trecho sujeito a alagamento no mês de outubro/22 – SH-06

Diante disso, a Concessionária, no Ofício GP/DP/22101701, encaminhado na data de 17 de outubro de 2022, informou que a realização da manutenção do subleito do Segmento 06 já está incluído no escopo de serviço da empresa contratada para pavimentação dos trechos em leito natural e, estes serviços deverão ser iniciados na primeira quinzena do mês de novembro de 2022 com duração até a conclusão da pavimentação.

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 95, no sentido decrescente da Rodovia.



Figura 95 – Placa implantada no Segmento 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. Contudo, ainda existem pequenos trechos que apresentam vegetação alta (Figura 96).



Figura 96 – Trecho com vegetação alta – SH-06

Diante do apresentado acima e em outros Relatórios deste Verificador, a Concessionária apresentou na data de 17 de outubro de 2022, o Ofício GP/DP/22101701, em que esclarece o seguinte acerca da vegetação na faixa de domínio dos segmentos não pavimentados:

“Essa concessionária realizou, na fase dos trabalhos iniciais, a intervenção no segmento em leito natural com objetivo de eliminar a vegetação nos bordos, utilizou a referência da largura da plataforma da rodovia conforme projeto. Esclarece que nesse momento o segmento natural, especialmente o SH3, SH4, SH6 e SH7 está com obra de pavimentação mobilizada e que as devidas manutenções da vegetação serão consequência no processo construtivo, entretanto, realizará monitoração para atendimento aos indicadores visando a limpeza e roçada no limite de 30 cm de altura determinado pelo PER.”

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.

Na vistoria de outubro de 2022 verificou-se a instalação de canteiro de obras para instalação de uma torre de comunicação conforme exibido abaixo.



Figura 97 - Obra de torre de comunicação - SH-06

4.2.3.5 Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não foram identificados sistemas de iluminação implantados neste segmento.

4.2.3.6 Pontos de atenção

Acerca dos segmentos não pavimentados, o PER estabelece os indicadores a serem aplicados nos segmentos em leito natural nos seus itens 5.2.6, 5.2.7 e 5.2.8. Uma vez que não há edificações previstas neste segmento, assim como também não há sistemas elétricos e de iluminação, os indicadores do item 5.2.6 e 5.2.7 não são aplicáveis aqui.

Portanto, no caso deste Segmento só será aplicado o Item 5.2.8 – Segmentos em leito natural, que identifica quatro indicadores que são os seguintes:

5. Ausência de locais com interrupção de tráfego por motivo de chuva;
6. Ausência total de obstruções em saídas d'água e OAC (Obras de Arte Corrente);
7. Execução de serviços de roçada e poda em toda a extensão em largura de 2,00 m da faixa de domínio de cada lado da rodovia;
8. Implantação da sinalização vertical (placas de regulamentação e advertência) no mínimo 10 em toda a extensão não pavimentada.

Assim, os pontos de atenção identificados na vistoria de outubro/22 são os seguintes:

Indicadores do item 5.2.8 - Segmentos em leito natural

- Em relação ao item 1 do Grupo de indicadores 5.2.8, é importante ressaltar que foram mapeados pontos suscetíveis a alagamento no decorrer deste segmento, tomando como base a vistoria do mês de janeiro de 2022, período chuvoso do ano, conforme detalhado no item 4.2.3.1. Durante a vistoria do mês de outubro de 2022, período do ano sem ocorrência de chuva, não se pôde verificar a recorrência de pontos de alagamentos após as intervenções, foi identificado que nestes mesmos pontos não houve levantamento de greide, assim permanecendo o risco de alagamento, podendo impactar este indicador.
- Em relação ao item 3 do Grupo de indicadores 5.2.8, como citado anteriormente nesse Relatório (no item 4.2.3.3) existem pontos que aparentemente se apresentam com altura superior ao limite de 30 cm do PER, contudo a Concessionária já demonstra ciência e mobilização para execução do serviço de roçada nesses pontos.
- Em relação ao Item 4 do Grupo de Indicadores 5.2.8, como citado anteriormente nesse Relatório (no item 4.2.3.2), os serviços de implantação de sinalização vertical não foram iniciados ainda neste Segmento, sendo implantada apenas a placa de obras de melhoria e ampliação, logo se torna essencial a implantação da sinalização conforme plano de sinalização apresentado.

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 em setembro/22, foi identificada a permanência de alguns pontos com material solto na pista podendo gerar interrupção de tráfego em caso de atolamentos, como pode ser visto na Figura 98 e na Figura 99. Verificou-se, também, que no trecho entre o KM 215,3 e o KM 221,4 do segmento, a pista se encontra bastante deteriorada, causando instabilidade ao trafegar neste trecho, conforme mostrado na Figura 100 e na Figura 101. Esta questão já foi apontada no relatório anterior deste Verificador e tem gerado dificuldade aos usuários da via.



Figura 98 – Ponto com material solto – SH-07



Figura 99 – Ponto com material solto – SH-07



Figura 100 – Pista deteriorada – SH-07



Figura 101 – Pista deteriorada – SH-07

Em alguns trechos desse segmento foi possível constatar que o leito estradal possui elevação inferior aos bordos da rodovia, conforme demonstrado na Figura 102. Essa condição pode gerar acúmulo de águas pluviais no leito estradal, motivo pelo qual 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*.



Figura 102 – Leito da pista com a elevação inferior aos bordos da rodovia - SH 07

Vale ressaltar que já foram iniciadas as obras de melhoria e ampliação neste segmento, conforme melhor detalhado no item 4.2.4.6, o que por si só garantem o levantamento do greide e a correção da maioria dos problemas existentes em relação à trafegabilidade, conforme mostrado na Figura 103.



Figura 103 - Plataforma da rodovia após serviços de terraplenagem - SH-07

4.2.4.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Em relação à sinalização, o Verificador não identificou qualquer sinalização vertical presente no Segmento, não havendo alteração em relação ao verificado nos meses anteriores, sendo identificadas apenas as intervenções provisórias realizadas pela Concessionária.

4.2.4.3 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, uma vez que foi realizado o serviço de limpeza da vegetação na faixa de domínio em todo segmento, trechos onde havia vegetação alta, conforme especificado no item 5.2.8 do PER e como pode ser observado na Figura 104 e na Figura 105.



Figura 104 – Trecho com vegetação baixa – SH-06



Figura 105 – Trecho com vegetação baixa após serviço de roçada – SH-06

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.

4.2.4.6 Obra de Melhoria e Ampliação

Na vistoria do mês de outubro/22 foi possível identificar o início das obras nesse Segmento. Os serviços se encontram na fase de terraplenagem, com a execução de escavação de empréstimos no bordo da pista e execução de corpo de aterro com alguns trechos já na cota final de terraplenagem, conforme demonstrado na Figura 106, na Figura 107, na Figura 108 e na Figura 109.



Figura 106 – Frente de execução de aterro – SH 07



Figura 107 – Plataforma de terraplanagem acabada – SH-07



Figura 108 – Escavação do material do bordo da pista – outubro/22 – SH 07



Figura 109 – Trecho em execução de melhorias e ampliação – SH 07

4.2.4.7 Pontos de atenção

Em relação aos segmentos não pavimentados, o PER estabelece os indicadores a serem aplicados nos segmentos em leito natural nos seus itens 5.2.6, 5.2.7 e 5.2.8. Uma vez que não há edificações previstas neste segmento, assim como também não há sistemas elétricos e de iluminação, os indicadores do item 5.2.6 e 5.2.7 não são aplicáveis aqui.

Portanto, no caso deste Segmento só será aplicado o Item 5.2.8 – Segmentos em leito natural, que identifica quatro indicadores que são os seguintes:

1. Ausência de locais com interrupção de tráfego por motivo de chuva;
2. Ausência total de obstruções em saídas d'água e OAC (Obras de Arte Corrente);

3. Execução de serviços de roçada e poda em toda a extensão em largura de 2,00 m da faixa de domínio de cada lado da rodovia;
4. Implantação da sinalização vertical (placas de regulamentação e advertência) no mínimo 10 em toda a extensão não pavimentada.

Assim, os pontos de atenção identificados na vistoria de outubro/22 são os seguintes:

Indicadores do item 5.2.8 - Segmentos em leito natural

- Em relação ao item 1 do Grupo de indicadores 5.2.8, é importante ressaltar que foram mapeados pontos suscetíveis a alagamento no decorrer deste segmento, tomando como base a vistoria do mês de janeiro de 2022, período chuvoso do ano, conforme detalhado no item 4.2.4.1. Durante a vistoria do mês de outubro de 2022, período do ano sem ocorrência de chuva, não se pôde verificar a recorrência de pontos de alagamentos após as intervenções, foi identificado que nestes mesmos pontos não houve levantamento de greide, assim permanecendo o risco de alagamento, podendo impactar este indicador.
- Em relação ao Item 4 do Indicador 5.2.8, como citado anteriormente nesse Relatório (no item 4.1.3.2), os serviços de implantação de sinalização vertical não foram iniciados ainda neste Segmento, sendo implantada apenas a placa de obras de melhoria e ampliação, logo se torna essencial a implantação da sinalização conforme plano de sinalização apresentado.

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 110, 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.

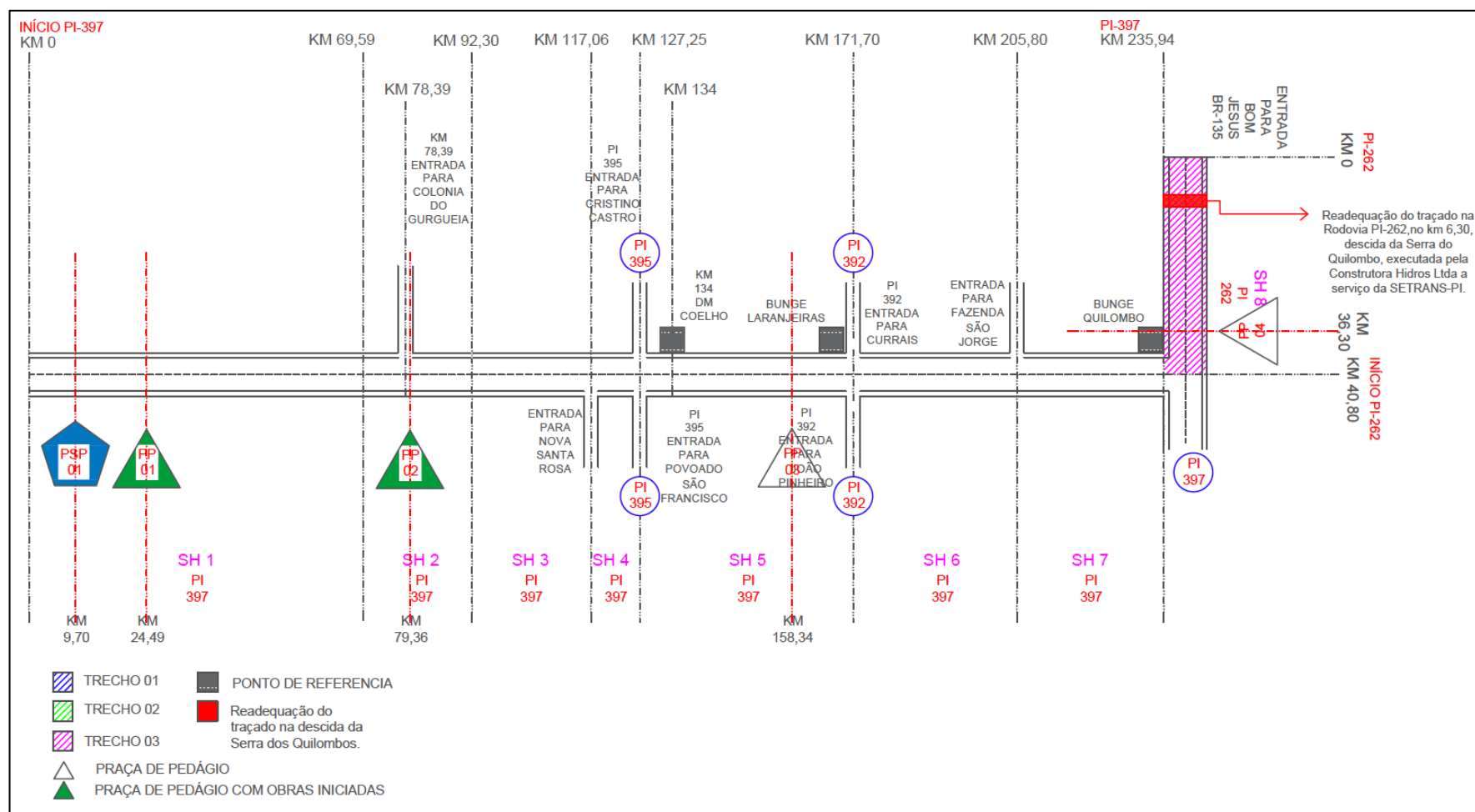


Figura 110 - Diagrama linear da rodovia com destaque ao Trecho 3

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

Considerando a solicitação de suspensão da obrigação de executar os serviços previstos no item 1.1 do PER - Trabalhos Iniciais na extensão da obra de readequação do traçado no km 33 desse segmento correspondência, pelo Poder Concedente, por meio do Ofício Nº 145/2022/SUPARC, não estão sendo avaliados os serviços em execução nesse local. Este Verificador está realizando apenas o registro do avanço dessas obras e os possíveis impactos no Contrato de Concessão, concentrando sua análise nos serviços executados pela Concessionária, bem como o estado geral da rodovia no restante do segmento.

A obra de correção do traçado no km 33 se encontra na fase de terraplanagem, sendo realizados serviços de escavação e aterro (Figura 111).



Figura 111 - Obra de correção do traçado do km 33 - SH-08

O Pavimento da faixa de rolamento, de maneira geral, encontra-se em bom estado no Segmento 08, exemplos da boa conservação do pavimento podem ser verificados nas Figura 112 e Figura 113.



Figura 112 - Pavimento em bom estado - SH-08 - 1



Figura 113 - Pavimento em bom estado - SH-08 - 2

Apesar de apresentar boas condições de maneira geral, foram encontrados na vistoria de outubro de 2022, buracos no acostamento (como na Figura 114). Tendo em vista a proximidade do prazo para entrega dos Trabalhos Iniciais e o disposto no Item 5.2.1 do PER – Indicadores de Desempenho – Pavimento, que estabelece que para entrega dos Trabalhos Iniciais não deverá haver buracos tanto no acostamento como na faixa de rolamento, destaca-se novamente a importância de reparos desses buracos no pavimento do referido Segmento.



Figura 114 - Buraco no acostamento - SH-08

Além disso, este Segmento apresenta inúmeros acessos irregulares que danificam tanto o acostamento (Figura 115) da pista como em alguns casos chegam a danificar o rolamento (Figura 116). Tendo em vista a proximidade do prazo de entrega dos Trabalhos Iniciais é de suma importância o reparo desses pontos, pois tais ocorrências provocam o não atendimento do item 5.2.1 do PER e impossibilitam a entrega dos Trabalhos Iniciais.



Figura 115 - Buraco no acostamento - SH-08 - 2



Figura 116 - Acesso irregular danificando acostamento e rolamento da pista - SH-08

Diante do apresentado acima, se tornou necessário o planejamento para intervenções no pavimento deste segmento, as quais foram apresentadas nos Projetos de Recuperação de Pavimento e Sinalização e passaram por revisão por parte da Concessionária, após as observações deste Verificador. A versão revisada também foi objeto de análise por parte desse Verificador, que classificou o material apresentado como inserido dentro dos requisitos do PER, conforme descrito no Ofício N° 064/2022/VI_PI397, encaminhado tanto à Concessionária como ao Poder Concedente na data de 28 de setembro de 2022. Dessa forma, resta apenas a manifestação de “Não Objeção” por parte do Poder Concedente.

Ainda se tratando do pavimento, é importante destacar que a Concessionária no Ofício GP/DP/22101701, encaminhado na data de 17 de outubro de 2022, informou que a realização da correção dessas patologias já está contratada, com previsão para início em outubro e término em novembro do corrente ano.

4.3.1.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

A sinalização horizontal se apresenta em quase todo o Segmento 08, a exceção do trecho onde estão sendo realizadas intervenções das obras de readequação do traçado da descida da Serra do Quilombo, por parte da Contratada pela SETRANS-PI. No restante do Segmento 08, tem-se que a pintura da pista se encontra em bom estado (Figura 117 e Figura 118). Ainda acerca da Sinalização Horizontal, tem-se que a implantação das tachas refletivas na interseção no final do Segmento (entre a PI-262 e a PI-135), conforme exibido na Figura 119, cumpre indicador do Item 5.2.2 do PER.



Figura 117 - Pintura da pista em bom estado - SH-08 - 1



Figura 118 - Pintura da pista em bom estado - SH-08 - 2



Figura 119 - Tachas refletivas instaladas na interseção - SH-08

Quanto à Sinalização Vertical, verificou-se que os serviços de implantação de sinalização vertical foram iniciados nesse segmento e a instalação da sinalização aérea durante a vistoria de outubro/22, conforme Figura 120 e Figura 121.



Figura 120 - Implantação de Sinalização Aérea - SH-08 - 1



Figura 121 - Implantação de Sinalização Aérea - SH-08 - 2

Contudo, para entrega dos Trabalhos Iniciais devem ser implantadas 40% das placas previstas no plano de sinalização (regulamentação, advertência, indicativa, educativa) e todos os marcos quilométricos. Na vistoria de outubro/22, não foram encontrados marcos quilométricos implantados (a Figura 122 mostra marcação no pavimento e a ausência de marco quilométrico no segmento), somente algumas placas foram implantadas, porém em número bem aquém ao que foi apresentado no Plano de Sinalização (Ofício GP/DP/ 22081901). Nesse contexto, é de suma importância a execução do Serviço de Implantação da Sinalização Vertical referente à fase de Trabalhos Iniciais.



Figura 122 - Ausência de marco quilométrico – SH-08

4.3.1.3 Drenagem e Obras de Arte Correntes

Verificou-se a existência nesse segmento dos seguintes dispositivos de drenagem: meio-fio, descidas d'água e bueiros. Segundo o cadastro georreferenciado, o bueiro deste segmento deveria se encontrar no km 33,00 da PI-262, contudo, na vistoria de agosto/22, constatou-se que este se encontra no km 28,50 da PI-262.

Exemplos dos dispositivos de drenagem podem ser vistos na Figura 123 e na Figura 124, valendo-se ressaltar que o meio-fio se encontra danificado comprometendo assim o indicador do item 5.2.3 do PER. Logo para uma entrega dos Trabalhos Iniciais devem ser reparados todos os dispositivos de drenagem danificados.



Figura 123 - Meio-fio danificado - SH-08



Figura 124 - Bueiro - 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. Em grande parte da sua extensão os taludes existentes estão em boas condições e tem cobertura vegetal adequada, conforme demonstrado na Figura 125.



Figura 125 - Talude com cobertura vegetal - SH-08

Assim como nos segmentos homogêneos 01 e 02, 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 posteriormente.

4.3.1.5 Canteiro Central e Faixa de Domínio

A vegetação nas laterais da pista apresenta-se com altura abaixo do limite de 30 cm determinado pelo PER, conforme exibido na Figura 126.



Figura 126 - Vegetação baixa nos bordos da pista - SH-08

4.3.1.6 Edificações e Instalações Operacionais

Na vistoria de outubro/22, verificou-se que a Obra da Praça de Pedágio 04 (P4) se encontra com canteiro mobilizado, contendo reservatório, materiais, containers e edificação da torre de comunicação já erguida.



Figura 127 - Canteiro da P4 - SH-08

4.3.1.1 Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não foram identificados sistemas de iluminação implantados neste segmento.

4.3.1.2 Obras na Descida da Serra do Quilombo

Conforme já mencionado no item 4.3.1.1, as obras de adequação do traçado da Serra do Quilombo continuam em execução, em fase de serviços de terraplenagem. Sobre este ponto, cabe ressaltar que este Verificador emitiu uma análise extensa e detalhada através do Ofício Nº 035/2022/VI PI 397, de 08 de julho de 2022, em que elenca os diversos aspectos e impactos da referida obra no Contrato de Concessão Patrocinada 003/2021.

Em complemento a análise feita no Ofício supra referenciado, este Verificador vem acompanhando a evolução da referida obra e registrando seu avanço nos Relatórios de Verificação Geral subsequentes, tendo registrado os

serviços em andamento de escavação, a execução de bota-foras, a execução de corpos de aterro, dentre outros.

Os serviços em execução podem ser verificados na Figura 128 e na Figura 129.



Figura 128 - Obra do km 33 em terraplenagem - SH-08 - 1



Figura 129 - Obra do km 33 em terraplenagem - SH-08 - 2

No mês de outubro, além dos serviços acima mencionados, cabe pontuar alguns aspectos importantes verificados durante a vistoria realizada.

O primeiro é a execução de bota-fora (Figura 130.) de grandes dimensões na margem direita da Rodovia (sentido crescente), em que o material foi depositado sobre a vegetação nativa existente.



Figura 130 - Bota-fora da obra de correção do traçado do km 33 - SH-08

Como já citado em relatório anterior, o talude formado pelo bota-fora (Figura 131) se mantém com grande altura e não possui bermas de estabilidade.

Aliado ao fato de o material ter sido depositado sem compactação, conforme demonstrado em oportunidades anteriores, esse maciço tem risco elevado de colapso por deslizamento ou rupturas em cunha.



Figura 131 - Talude do bota-fora da obra do km 33 - SH-08

Conforme mencionado no Ofício Nº 035/2022/VI PI 397 deste Verificador, essa condição constitui grande passivo ambiental para a Rodovia PI-262, ora sob Concessão através do Contrato de PPP 003/2021. Há também o risco elevado de rompimento desse talude, ainda mais quando considerada a aproximação do período chuvoso.

4.3.1.3 Pontos de atenção

Dado que a data de entrega dos Trabalhos Iniciais se aproxima, este Verificador apresenta alguns pontos que requerem atenção para que sejam cumpridos os requerimentos definidos pelo PER para a entrega desta etapa da Concessão.

Indicadores do item 5.2.1 – Pavimento

- Foram encontrados buracos (ver Figura 114 e Figura 115) no acostamento do pavimento.
- Foram encontrados danos no rolamento do pavimento (Figura 116).

Indicadores do item 5.2.2 - Sinalização e elementos de Proteção e Segurança

- Foram identificados pontos com ausência de sinalização conforme plano de sinalização.
- Foram verificados trechos sem implantação dos marcos quilométricos.

Indicador do item 5.2.3 – Drenagem e Obras de Arte Corrente

- Foram identificados dispositivos de drenagem danificados (Figura 123).

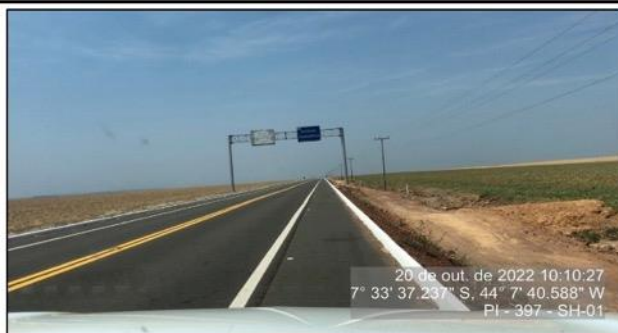
Indicador do item 5.2.6 – Edificações e Instalações Operacionais

- Foi identificado que o serviço de implantação da Praça de Pedágio P4 está em andamento, como citado anteriormente nesse Relatório (no item 4.3.1.6).

4.4 Registros Fotográficos das Rodovias PI 397 / PI-262 entre os dias 19/10/2022 e 22/10/2022

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 1

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



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



Sinalização vertical, placa informativa de ouvidoria implantada pela Concessionária.



Tachas refletivas na interseção da Transcerrados com a PI-PI-247 / BR 324, cumprindo o indicador do item 5.2.2 do PER.



Trevo da interseção da Transcerrados(PI-397) com a PI-247 / BR 324 após os serviços de capina e roçada.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 1

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Bueiro simples de drenagem sem obstruções, localizado no KM 0.



Sinalização horizontal (pintura) em boas condições.



Meio-fio instalado e talude com vegetação baixa de acordo com o previsto no PER que é de 30cm.



Sinalização horizontal (pintura) em boas condições.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 1

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Pavimento asfáltico em boas características de conforto ao usuário.



Cerca de propriedade privada aparentemente invadindo a faixa de domínio.



Descida d'água - SH-01



Delimitador de faixa de domínio implantado pela Concessionária

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 1

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Diferença de nível do pavimento asfáltico entre as faixas de rolamento da pista, no KM 65,50.



Implantação da sinalização vertical no segmento.



Zona com desgaste no pavimento.



Delimitador de faixa de domínio para área de reserva ambiental

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 1

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Obras das instalações da praça de pedágio 01.



Obras das instalações da praça de pedágio 01.



Obras das instalações da praça de pedágio 01.



Obras das instalações da praça de pedágio 01.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 1

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Trincas longitudinais e transversais no pavimento asfáltico do acostamento.



Trincas longitudinais e transversais no pavimento asfáltico do acostamento.



Material solto sendo depositado no pavimento da pista



Final do segmento homogêneo 1 - Ainda necessitando de complementação na sinalização horizontal.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 2

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Início do segmento homogêneo 2 - Desnível entre as faixas de rolamento, ainda precisando de complementação na sinalização horizontal.



Pavimento asfáltico em boas condições para tráfego. Sinalização horizontal (pintura) em boas condições.



Placa ouvidoria - SH-02



Pavimento em bom estado - SH-02

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 2

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Sinalização Horizontal - SH-02



Talude lateral com cobertura vegetal - SH-02



Sinalização de obra da P2 - SH-02



Buraco no acostamento - SH-02

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 2

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Obra da P2 - Serviços de Terraplenagem - SH-02



Alargamento da faixa da pista na obra da P2 - SH-02



Reservatório de água do canteiro da P2 - SH-02



Canteiro de obras da P2 - SH-02

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 2

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Obra da P2 - Serviços de Terraplenagem - SH-02



Saída do Canteiro da P2 - SH-02



Trinca no acostamento e talude com cobertura vegetal - SH-02



Trinca no acostamento - SH-02

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 2

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Vegetação baixa nos bordos da pista - SH-02



Fim do Segmento 02 e Início das obras do SH-03



Trinca no acostamento e talude com cobertura vegetal - SH-02

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 3

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Início do segmento homogêneo 3 – segmento não pavimentado.



Serviço de imprimação executado no Início do Segmento



Serviço de imprimação executado no Início do Segmento



Trecho com imprimação recém executada

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 3

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Serviço de terraplenagem sendo executado no segmento.



Serviço de terraplenagem sendo executado no segmento.



Empréstimo lateral.



Serviço de terraplenagem sendo executado no segmento.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 3

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Vegetação alta no bordo da pista.



Serviço de terraplenagem sendo executado no segmento.



Bueiro presente no segmento



Final do segmento homogêneo 3 – segmento não pavimentado.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 4

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Início do Segmento 04 com material depositado no bordo da pista



Depósito de material na lateral da pista, originado da escavação do bordo da pista do Segmento 04



Depósito de material na lateral da pista, originado da escavação do bordo da pista do Segmento 04



Final do trecho em serviço de terraplenagem

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 4

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Segmento em leito natural com material solto à direita



Segmento em leito natural com formação de batentes após compactação
(material rígido à esquerda)



Final do Segmento 04



Final do Segmento 04

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 4

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Serviço de limpeza e roçada executado na lateral da pista



Final do serviço de limpeza e roçada executado na lateral da pista



Serviço de limpeza e roçada executado na lateral da pista



Ponto com vegetação alta no bordo da pista

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 5

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Início do segmento homogêneo 5 - segmento em leito natural.



Trecho do segmento com material solto.



Trecho do segmento com material solto.



Vegetação alta no bordo da pista.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 5

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Trecho do segmento com material solto.



Torre de comunicação e poço instalados na P3



Trecho do segmento com material solto.



Material compactado formando batentes e irregularidades na superfície do subleito

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 5

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Erosão no meio da pista



Trecho com irregularidades que provocam trepidação



Trecho do segmento com material solto.



Final do segmento homogêneo 5 - segmento em leito natural.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 6

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Início do segmento homogêneo 6 - segmento em leito natural apresentando material solto e vegetação de bordo alta



Ponto com irregularidade que formam batentes e com baixa trafegabilidade



Ponto com irregularidade que formam batentes e com baixa trafegabilidade



Ponto com irregularidade que formam batentes e com baixa trafegabilidade

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 6

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Ponto com irregularidade que formam batentes e com baixa
trafegabilidade



Ponto do trecho com material solto.



Ponto com irregularidade que formam batentes e com baixa
trafegabilidade



Ponto com irregularidade que formam batentes e com baixa
trafegabilidade

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 6

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Ponto do trecho com material solto.



Ponto do trecho com material solto e vegetação alta no bordo.

Ponto com irregularidade que formam batentes e com baixa
trafegabilidade

Ponto com vegetação alta e leito rebaixado

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 6

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Ponto do trecho com material solto e vegetação alta no bordo.



Mobilização de canteiro de obras para torre de comunicação



Placa localizada no Segmento 06



Final do segmento homogêneo 6 - segmento em leito natural.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 7

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Início do segmento homogêneo 7 - segmento em leito natural.



Vegetação alta no bordo da pista



Vegetação alta no bordo da pista



Batente em formação com material solto

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 7

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Trecho com material solto na pista e erosão na lateral da pista.



Trecho com material solto na pista.



Trecho com material solto e baixa trafegabilidade



Início da frente de serviço do Segmento 07

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 7

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Depósito do material escavado na pista.



Serviços de terraplenagem em execução no Segmento 07



Execução de terraplenagem das obras de ampliação e melhoria no segmento.



Final do segmento homogêneo 7 - segmento em leito natural.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 8

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Início do segmento homogêneo 8 - segmento pavimentado.



Implantação de sinalização vertical



Implantação de sinalização vertical



Sinalização vertical implantada

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 8

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Zona com desgaste no pavimento asfáltico do acostamento da pista em local de acesso lateral irregular



Pavimento e sinalização horizontal em bom estado



Pavimento e sinalização horizontal em bom estado



Ausência de marco quilométrico (requisito para entrega dos Trabalhos Iniciais)

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 8

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Buraco no acostamento do Segmento 08



Meio-fio danificado



Bueiro do Segmento 08



Entrada para obra do km 33

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 8

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



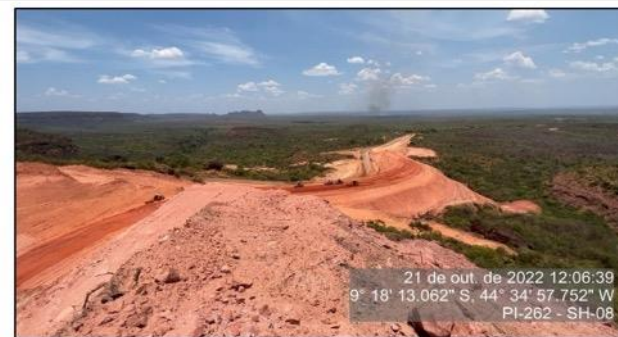
Bota-fora da Obra de correção do traçado da Serra do Quilombo, km 33,65 da Rodovia PI-262, a serviço da SETRANS-PI.



Bota-fora da Obra de correção do traçado da Serra do Quilombo, km 33,65 da Rodovia PI-262, a serviço da SETRANS-PI.



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



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

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 8

Data: 19/10/2022 a 22/10/2022



Canteiro de obra da Praça de Pedágio P4 já implantado pela Concessionária



Sinalização horizontal implantada no Trevo do final do Segmento 08



Sinalização horizontal implantada no Trevo do final do Segmento 08



Final do segmento homogêneo 8 - interseção entre a PI-262 e a PI-135

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 e início das obras de Melhoria e Ampliação.

Ao final da fase de Trabalhos Iniciais será realizada uma vistoria conjunta entre o Poder Concedente através do CMOG, Concessionária Grãos do Piauí e Verificador Independente Consórcio EVVIA ICO, como condição para autorização de início da cobrança de pedágio, ressaltando-se que este Verificador tem pontuado mensalmente os itens que podem impactar na medição dos indicadores ao final dos Trabalhos Iniciais, sendo que a partir do relatório atual esses pontos estão condensados no subitem “pontos de atenção” para cada segmento. Os indicadores a serem aferidos por este Verificador Independente, separados entre trechos pavimentados e não pavimentados, serão os seguintes:

5.1.1 Trechos Pavimentados

Tabela 10 - 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 11 - 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 ²)	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 ² 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 12 - 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 13 - 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

5.1.2 Trechos Não Pavimentados

Tabela 14 - 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 15 - 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 16 - 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

Após a vistoria, constatada a execução dos Trabalhos Iniciais e recebimento das obras pelo Poder Concedente, através do CMOG, será iniciada a avaliação dos indicadores da fase de Recuperação e Conservação 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”, sendo os indicadores a serem medidos na fase de Trabalhos Iniciais detalhados no item 5 deste Relatório.

Neste contexto, o presente tópico 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 (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. Ressalta-se que o sistema informatizado para aferição e acompanhamento de indicadores está em fase final de implantação, conforme detalhado no item 3.1.2 do presente relatório.

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 da cidade de Bom Jesus, tendo sido verificado a mobilização de alguns equipamentos Operacionais, conforme mostrado nas imagens a seguir registradas na vistoria do mês anterior.



Figura 132 – Parte dos equipamentos Operacionais e CCO



Figura 133 - Caminhão pipa dotado de sistema de combate a incêndio



Figura 134 - Guincho para Veículos leves



Figura 135 - Veículos de Inspeção de Tráfego e caminhão Multiuso



Figura 136 – Data Center

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. Os pontos que tiverem o status em andamento serão melhor detalhados a seguir.

Sugerimos 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 17 - Controle de pendências – Parte 1/3

PENDÊNCIAS	DOCUMENTO	DATA SOLICITAÇÃO	RESPONSÁVEL	STATUS
Posicionamento do Comitê de Monitoramento e Gestão (CMOG) / Superintendência de Parcerias e Concessões (SUPARC) referente a utilização da faixa de domínio para receita marginal	Ofício Nº 054/2022/VI_PI397	18/08/22	CMOG / SUPARC	Aguardando manifestação CMOG/SUPARC
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 e 028/2022/VI_PI397	06/06/22	CMOG / SUPARC	Aguardando resposta do PODER CONCEDENTE quanto à "Não Objeção"
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. SEI DER-PI sob nº 00016.001132/2022-01	Correspondência Eletrônica GP- não objeção do Poder Concedente no Sistema de Sinalização do AVI	26/05/22	DER-PI	Aguardando resposta PODER CONCEDENTE quanto à "Não Objeção"
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 e 029-2022_VI_PI397	23/05/22	CMOG / SUPARC	Aguardando emissão de Decreto de Utilidade Pública
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	CMOG / SUPARC	Aguardando resposta PODER CONCEDENTE quanto à "Não Objeção"
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.	Ofício Nº 542/2022/DER-PI/DGE	24/10/22	Concessionária	Aguardando resposta da Concessionária Grãos do Piauí
Análise das considerações do VI em relação Projeto Executivo das obras de Ampliação e Melhoramento da Rodovia no Segmento Homogêneo 07 apresentado pela Concessionária Grãos do Piauí. (Processo no SEI sob Nº 00016.001186/2022-69)	037/2022/VI_PI397	06/07/22	Concessionária	Aguardando resposta da Concessionária Grãos do Piauí

Tabela 18 - Controle de pendências – Parte 2/3

PENDÊNCIAS	DOCUMENTO	DATA SOLICITAÇÃO	RESPONSÁVEL	STATUS
Análise das considerações do VI em relação ao Projeto do BSO e SAU Provisório até que a base definitiva seja construída juntamente com a Praça de Pedágio P03 (Processo no SEI sob Nº 00016.001132/2022-01), apresentado pela Concessionária Grãos do Piauí.	GP/DP/22101702	17/10/22	Verificador Independente	Aguardando resposta Verificador Independente
Análise da solicitação para proteção de reservas legais dentro da faixa de domínio, com dispensa dos serviços de roçadas conforme exigido no item 1.1.3.1 do PER.	GP/DP/22062101 e 046/2022/VI_PI397	26/07/22	CMOG / SUPARC	Aguardando resposta CMOG/SUPARC
Análise da Solicitação da Concessionária para 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 Torre de Comunicação 11.	GP/DP/22062301, 042/2022/VI_PI397 e 250/2022/SUPARC	23/06/22	CMOG / SUPARC	Aguardando emissão de Decreto de Utilidade Pública
Análise do Ofício GP/DP/22081801 enviado pela Concessionária Grãos do Piauí, solicitando a análise da revisão ao Projeto Executivo de recuperação do pavimento e sinalização horizontal e vertical dos trechos pavimentados. (Processo no SEI sob Nº 0016.001671/2022-32.)	GP/DP/22081801 Nº 064/2022/VI_PI397	28/09/22	DER-PI	Aguardando resposta PODER CONCEDENTE quanto à "Não Objeção"
Análise da documentação de Renovação da Garantia de Execução do Contrato de Concessão, atendendo ao previsto na Cláusula 42.18 do Contrato de Concessão, apresentada pela Concessionária	GP/DP/22062202 e 039/2022/VI_PI397	22/06/22	CMOG / SUPARC	Aguardando resposta CMOG/SUPARC
Análise das considerações do VI a respeito da Solicitação da Concessionária para (i) Concordância com a realização de acordo extrajudicial da área a ser desapropriada no valor que especifica; (ii) Providências para a emissão do Decreto de Utilidade Pública da área necessária para a implantação da Praça de Pedágio P02.	043/2022/VI_PI397	15/07/22	Concessionária	Aguardando resposta da Concessionária Grãos do Piauí
Análise das considerações do VI a respeito da Solicitação da Concessionária para (i) Concordância com a realização de acordo extrajudicial da área a ser desapropriada no valor que especifica; (ii) Providências para a emissão do Decreto de Utilidade Pública da área necessária para a implantação da Praça de Pedágio P03.	044/2022/VI_PI397	15/07/22	Concessionária	Aguardando resposta da Concessionária Grãos do Piauí
Análise da Solicitação de "não objeção" do DER-PI e do VI, realizada pela Concessionária, para alteração da localização do equipamento de sensoramento de veículos previsto para o SH 2, transferindo-o para o SH 3, em atendimento ao item 3.2.7.4 - Sensoramento de veículos (contadores de tráfego).	GP/DP/22072201 Nº 050/2022/VI_PI397	17/08/22	DER-PI	Aguardando resposta PODER CONCEDENTE quanto à "Não Objeção"
Análise do Projeto Executivo das obras de ampliação e melhoramento da Rodovia – Implantação da Pavimentação do Segmento Homogêneo 04. (Processo no SEI sob Nº 00016.001489/2022-81.)	051/2022/VI_PI397	17/08/22	Concessionária	Aguardando resposta da Concessionária Grãos do Piauí
Análise do Projeto Executivo das obras de ampliação e melhoramento da Rodovia – Implantação da Pavimentação do Segmento Homogêneo 05. (Processo no SEI sob Nº 00016.001490/2022-14.)	052/2022/VI_PI397	17/08/22	Concessionária	Aguardando resposta da Concessionária Grãos do Piauí
Análise dos esclarecimentos pretados pela Concessionária em relação ao Projeto Executivo para a implantação da Praça de Pedágio P01, na Rodovia PI-397, no KM 24,5.	GP/DP/2202102	23/09/22	CMOG / SUPARC	Aguardando resposta CMOG/SUPARC
Análise do Projeto Executivo das obras de ampliação e melhoramento da Rodovia – Implantação da Pavimentação do Segmento Homogêneo 06. (Processo no SEI sob Nº 00016.001756/2022-11.)	059/2022/VI_PI397	09/09/22	Concessionária	Aguardando resposta da Concessionária Grãos do Piauí
Análise do Ofício GP/DP/22080101 enviada pela Concessionária Grãos do Piauí referente à revisão dos termos do Financiamento contratado com o Banco do Nordeste do Brasil para execução do objeto contratual, referente ao Contrato de Concessão, Item 10.1.	GP/DP/22080101 Nº 057/2022/VI_PI397	01/08/2022 31/08/2022	CMOG / SUPARC	Aguardando resposta do CMOG/SUPARC

Tabela 19 - Controle de pendências – Parte 3/3

PENDÊNCIAS	DOCUMENTO	DATA SOLICITAÇÃO	RESPONSÁVEL	STATUS
Análise do Plano de Sinalização Vertical apresentado pela Concessionária	GP/DP/22081901	19/08/22	Verificador Independente	Aguardando resposta Verificador Independente
Envio da relação de veículos isentos para cadastramento no sistema de arrecadação.	GP/DP/22091901	19/09/22	CMOG / SUPARC	Aguardando resposta do CMOG/SUPARC
Análise do Ofício GP/DP/22082501, emitido pela Concessionária em 27 de agosto de 2022, sobre o remanejamento de Interferências necessárias à execução das obras da Transcerrados no SH-05	Nº 067-2022-VI_P1397	07/10/22	CMOG / SUPARC	Aguardando resposta do CMOG/SUPARC
Análise do levantamento dos passivos ambientais da PI-397 (Transcerrados) e PI-262 (Estrada da Palestina), com identificação dos pontos (passivos) que tiveram origem antes da celebração do Termo de Transferência Rodoviário	GP/DP/22083101	01/09/22	Verificador Independente	Aguardando resposta Verificador Independente
Remuneração da Concessionária e Fluxo de Pagamento da Contraprestação Mensal.	Nº 069/2022/VI_P1397	13/10/22	CMOG / SUPARC	Aguardando resposta CMOG/SUPARC
Análise do Projeto Executivo para a implantação da Praça de Pedágio P02, na Rodovia PI-397, no KM 79+360. (Processo no SEI sob Nº 00016.002055/2022-07)	Nº 073/2022/VI_P1397	28/10/22	DER-PI	Aguardando resposta PODER CONCEDENTE quanto à "Não Objeção"
Análise do Projeto Executivo para a implantação da Praça de Pedágio P03, na Rodovia PI-397, no KM 155+030. (Processo no SEI sob Nº 00016.002056/2022-43)	GP/DP/22091504	19/09/22	Verificador Independente	Aguardando resposta Verificador Independente
Análise do Projeto Executivo para a implantação da Praça de Pedágio P04, na Rodovia PI-262, no KM 35+800. (Processo no SEI sob Nº 00016.002054/2022-54)	GP/DP/22091502	19/09/22	Verificador Independente	Aguardando resposta Verificador Independente
Apoio para realização de convênio com a ARTESP para uso do EGC (Entidade Gestora de Chaves) de forma a operacionalizar as Praças de Pedágio.	Correspondência Eletrônica	30/09/22	CMOG / SUPARC	Aguardando resposta do CMOG/SUPARC

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

Conforme já detalhado no item 3.1.20 deste relatório, a Concessionária solicitou o apoio do CMOG para: (i) identificação da existência de autorização para Ocupação da Faixa de Domínio; e (ii) compartilhamento do processo, caso existente. O CMOG, através do Ofício nº 235/2022/SUPARC, de 05 de julho de 2022, solicitou a este Verificador Independente auxílio com os próximos passos, dentre eles, análise aprofundada acerca da solicitação de elaboração de Portaria pela SETRANS.

Diante da solicitação feita pelo CMOG, este Verificador emitiu uma análise aprofundada, através do Ofício Nº 054/2022/VI_PI397 de 18 de agosto de 2022. Portanto, resta a necessidade de manifestação do Poder Concedente acerca do tema, ou mesmo a convocação de reunião entre as Partes para alinhamento e definição das condições de exploração da faixa de domínio.

8.2 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, propondo solução técnica para Sistema de Detecção de Altura da entrada de cada praça de pedágio, nos dois sentidos.

Por sua vez, este Verificador realizou a análise da proposta apresentada pela Concessionária, tendo emitido o resultado da análise através do Ofício Nº 024-2022_VI_PI397, 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, foi solicitada 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, que foi objeto de nova análise por este Verificador Independente. Esta nova análise foi enviada a todas as partes em 06 de junho de 2022, através do Ofício nº 028/2022/VI_PI397, em que foi expresso o entendimento de que a nova solução proposta pela Concessionária atende ao PER e às normas e especificações adotadas no Contrato de Concessão.

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

8.3 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. Assim, 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.

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

8.4 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 solicitação da Concessionária.

As solicitações e pedidos de esclarecimento feitos por este Verificador foram prontamente respondidas pela 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, tendo emitido nova manifestação em 26 de maio de 2022, através do Ofício nº 029-2022_VI_PI397.

O Poder Concedente, por sua vez, tendo considerado todo o histórico de comunicações mencionado anteriormente, entendeu que os requisitos para comunicação, apresentação e solicitação de aprovação foram completamente atendidos pela Concessionária, e dessa forma, informou não objetar a formalização do acordo, emitindo o Ofício nº 208/2022/SUPARC para esse efeito.

Vencida esta etapa importante, prevista no Contrato de Concessão, cabe agora ao Poder Concedente, conforme mencionado no Ofício nº 208/2022/SUPARC, tomar as providências cabíveis quanto à emissão do Decreto de Utilidade Pública da área objeto da desapropriação.

8.5 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. Esta solução 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, apresentou sua análise em 12 de maio de 2022, através do Ofício nº 023/2022/VI_PI397, em que após considerar: (i) o item 2.6.5 - *Sistema de Arrecadação de Pedágio* do PER; (ii) 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; (iii) bem como, a solução apresentada e justificativas da Concessionária, entendeu que a solução proposta atende 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.

8.6 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 atribui como responsabilidade deste Verificador Independente a “Análise dos projetos básicos e executivos apresentados pela Concessionária”, este Verificador emitiu, através do Ofício nº 030/2022/VI_PI397 de 02 de junho de 2022, uma análise preliminar. Esta foi focada no item 4.4 – *Projeto de Pavimentação*, do Volume 01 – Relatório do Projeto e

Documentos para Licitação, dada a importância e sensibilidade desse aspecto do Projeto.

Diante das ponderações feitas por este Verificador no Ofício nº 030/2022/VI_PI397, a Concessionária enviou em 19 de maio de 2022 o Ofício GP/DP/22051902, contendo revisão do Projeto Executivo em questão, que foi objeto de nova análise pelo Verificador Independente.

Esta nova análise, enviada através do Ofício nº 033/2022/VI_PI397, trouxe uma avaliação completa de todas as disciplinas do projeto, e ao final fez-se algumas solicitações, recomendações e ressalvas ao Projeto disponibilizado pela Concessionária.

Com base nas observações emitidas por este VI, a Concessionária emitiu em 01 de julho de 2022, o Ofício GP/DP/22062901, contendo esclarecimentos sobre os questionamentos feitos no Ofício nº 033/2022/VI_PI397 e revisões ao projeto originalmente enviado para nova análise deste Verificador Independente. Posteriormente, em 03 de agosto de 2022, a Concessionária enviou complemento dos projetos Executivos revisados.

Diante da prioridade inerente ao tema, este Verificador emitiu o Ofício Nº 053/2022/VI_PI397, em 17 de agosto de 2022, em que avalia que foram atendidos a maior parte dos pontos levantados nas análises anteriores. No entanto, conforme demonstrado no referido Ofício, este verificador entendeu que a estrutura de pavimento apresentada não atendia ao método de dimensionamento proposto, solicitando esclarecimentos da Concessionária quanto ao exposto.

Uma nova revisão do Projeto Executivo do Segmento Homogêneo 03 foi enviada pela Concessionária em 16 de setembro de 2022, por meio do Ofício GP/DP/22091501, em que revisa a estrutura do pavimento proposta. Esta nova revisão foi objeto de análise do Verificador Independente, que em 29 de setembro de 2022, emitiu o Ofício Nº 065/2022/VI_PI397, em que concluiu pela adequabilidade do Projeto Executivo do Segmento Homogêneo 03, atendendo aos pré-requisitos do PER e às normas nele referenciadas.

Em 24 de outubro de 2022, através do Ofício N° 542/2022/DER-PI/DGE, o poder concedente solicitou documentação técnica complementar de forma a subsidiar a análise quanto à Não Objeção dos projetos apresentados pela Concessionária.

Desse modo, a Concessionária deve se manifestar sobre a solicitação do Poder Concedente.

8.7 Análise do Projeto Executivo do Segmento Homogêneo 07

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 06 de junho de 2022, através do Ofício GP/DP/22060603, o Projeto Executivo das obras de ampliação e melhoramento da rodovia, referente ao Segmento Homogêneo 07.

Assim, em atenção ao item 4 do PER, que atribui como responsabilidade deste Verificador Independente a “Análise dos projetos básicos e executivos apresentados pela Concessionária”, este VI emitiu, através da Nota Técnica 001/2022, encaminhada pelo Ofício nº 037/2022/VI_PI397, de 06 de julho de 2022, uma análise completa de todas as disciplinas do projeto apresentado, contendo solicitações, recomendações e ressalvas ao projeto disponibilizado, que devem ser analisadas pela Concessionária de forma a garantir a aderência total do Projeto aos preceitos do PER.

8.8 Análise do BSO/SAU Provisório

A Concessionária enviou o Ofício GP/DP/22060801, em 08 de junho de 2022, em que apresenta uma solução de implantação de BSO e SAU provisórios, até que as instalações definitivas sejam implantadas junto à Praça de Pedágio P3.

Este Verificador Independente, por sua vez, emitiu o resultado da análise da solução apresentada pela Concessionária, através do Ofício nº 036/2022/VI_PI397, de 08 de julho de 2022, em que elenca os itens do PER a serem considerados na implantação do BSO/SAU, bem as normas técnicas aplicáveis em termos de acessibilidade. Ao final, foi solicitado à Concessionária proposição de alternativas de acessibilidade e esclarecimentos sobre o as instalações elétricas, hidráulicas e de internet.

Com base nos comentários feitos por este VI, a concessionária enviou o Ofício GP/DP/22101702, em 17 de outubro de 2022, com revisão à solução proposta inicialmente para a análise deste Verificador. Assim, em atenção ao item 4 do PER, que atribui como responsabilidade deste Verificador Independente a “Análise dos projetos básicos e executivos apresentados pela Concessionária”, este Verificador deverá fazer nova análise à solução proposta pela Concessionária.

8.9 Proteção de Reservas Legais

Em 21 de junho de 2022, através do Ofício GP/DP-22062101, a Concessionária solicitou autorização para proteger as áreas de Reserva Legal nos pontos onde elas interceptam a faixa de domínio das rodovias sob concessão. O pedido foi de que pudesse delimitar estas áreas com marcos de cor alaranjada, de forma a diferenciar dos marcos utilizados na delimitação da faixa de domínio. Para este efeito, essas áreas não seriam roçadas conforme exigido no item 1.1.3.1 do PER.

Assim, em atenção ao item 4 do PER, este Verificador emitiu em 26 de julho de 2022, o Ofício nº 046/2022/VI_PI397, contendo manifestação acerca da solicitação da Concessionária, recomendando a dispensa do indicador que trata dos serviços de roçada de cerca a cerca (item 5.2.5 do PER, 5º indicador), mas mantendo os demais com vistas a garantir a segurança do usuário, conforme detalhado nos relatórios anteriores.

Dessa forma, cabe agora ao Poder Concedente manifestar-se acerca da solicitação feita pela Concessionária e opinião deste VI.

8.10 Decreto de Utilidade Pública - Desapropriação Torre de Comunicação

11

Em 23 de junho de 2022, através do Ofício GP/DP/22062301, a concessionária solicitou: (i) a aprovação para a realização de acordo extrajudicial de área a ser desapropriada; e (ii) a emissão do Decreto de Utilidade Pública da área necessária para a implantação da Torre de Comunicação 11. Ato contínuo, em 28 de junho de 2022, o Poder Concedente através do CMOG enviou correspondência eletrônica solicitando a análise deste Verificador quanto à documentação apresentada pela Concessionária.

Este Verificador se manifestou acerca das solicitações da concessionária, através do Ofício nº 042/2022/VI_PI397, emitido em 15 de julho 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. No entanto, solicitou que fosse apresentado gráfico de preços observados *versus* valores estimados pelo modelo, conforme estabelecido no item 11 – *Relatórios Técnicos de Avaliação da Publicação IPR – 746 – Diretrizes Básicas para Desapropriação* do DNIT, de forma que o Laudo de Avaliação atenda a todos os requisitos necessários.

O Poder Concedente, por sua vez, tendo considerado todo o histórico de comunicações mencionado anteriormente, entendeu que os requisitos para comunicação, apresentação e solicitação de aprovação foram completamente atendidos pela Concessionária, informando não objetar a formalização do acordo, tendo emitido o Ofício nº 250/2022/SUPARC para esse efeito.

Cabe agora ao Poder Concedente, conforme mencionado no Ofício nº 250/2022/SUPARC, tomar as providências cabíveis quanto à emissão do Decreto de Utilidade Pública da área objeto da desapropriação.

8.11 Análise da revisão ao Projeto de recuperação do Pavimento e sinalização dos trechos Pavimentados

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 22 de junho de 2022, através do Ofício GP/DP/22062201, o Projeto Executivo de recuperação do pavimento e sinalização horizontal e vertical dos trechos pavimentados.

Em atendimento às suas atribuições, este Verificador Independente emitiu a análise dos projetos aqui referenciados, através da Nota Técnica 002/2022, encaminhada através do Ofício Nº 047/2022/VI_PI397, de 03 de agosto de 2022, com alguns comentários, solicitações de esclarecimento e de adequações, o que foi prontamente respondido pela Concessionária através do Ofício GP/DP/2208180, recebido em 19 de agosto de 2022.

A nova análise deste VI foi pautada nas Normas técnicas do DNIT, CONTRAN, PER e afins, assim como nas observações feitas na Nota Técnica Nº 002/2022/VI_PI_397(NT-02) e no Ofício GP/DP/22081801. Nesse contexto, no dia 28 de setembro de 2022, foi emitido o Ofício Nº 064-2022-VI_PI397 referente à análise de cada disciplina da revisão do projeto em questão, com os pareceres deste Verificador Independente.

Neste Ofício o Verificador tanto analisou as revisões feitas pela Concessionária, verificando se as mesmas foram suficientes para sanar as observações e esclarecimentos requisitados na NT-02. Dessa forma, cabe agora ao Poder Concedente a análise dos Projetos apresentados e a manifestação quanto à “Não Objeção”.

8.12 Renovação da Garantia de Execução do Contrato de Concessão

Em 22 de junho de 2022, através do Ofício GP/DP/22062202, a Concessionária apresentou a Renovação da Garantia de Execução do Contrato, nos termos da Subcláusula 42.18.

Considerando as informações apresentadas pela Concessionária no Ofício GP/DP/22062202, bem como a documentação disponibilizada, este Verificador Independente manifestou, com base nos termos das cláusulas 42.18 e 42.2 do Contrato de Concessão, sua anuência em relação à renovação da apólice da garantia de execução, tendo emitido para tal efeito o Ofício nº 039/2022/VI_PI397, em 08 de julho de 2022.

Assim, nos termos da Subcláusula 42.8 do Contrato de Concessão, cabe ao Poder Concedente aprovação da documentação apresentada.

8.13 Decreto de Utilidade Pública - Desapropriação Praça de Pedágio P02

Em 28 de junho de 2022, através do Ofício GP/DP/22062801, a concessionária solicitou: (i) a concordância com a realização de acordo extrajudicial da área a ser desapropriada no valor que especifica; e (ii) providências para a emissão do Decreto de Utilidade Pública da área necessária para a implantação da Praça de Pedágio P02. Ato contínuo, em 29 de junho de 2022, o Poder Concedente através do CMOG enviou correspondência eletrônica solicitando a análise deste Verificador quanto à documentação apresentada pela Concessionária.

Houve manifestação deste VI acerca das solicitações da Concessionária, através do Ofício nº 043/2022/VI_PI397, emitido em 15 de julho de 2022, em que entendeu que esta atendeu, até aquele momento, a todas as questões de natureza formal necessárias à realização do processo de desapropriação. Porém, solicitou que fosse apresentado gráfico de preços observados *versus* valores estimados pelo modelo, conforme estabelecido no item 11 – *Relatórios Técnicos de Avaliação da Publicação IPR – 746 – Diretrizes Básicas para Desapropriação* do DNIT, de forma que o Laudo de Avaliação atenda a todos os requisitos necessários.

Foi solicitado também esclarecimento quanto às estruturas que estão sendo planejadas para ser implantadas nas áreas adicionais à área prevista no Projeto Funcional, uma vez que essa locação não foi apresentada anteriormente.

Dessa forma, faz-se necessário que a Concessionária se manifeste quanto às observações e solicitações de esclarecimento apresentadas no Ofício nº 043/2022/VI_PI397.

8.14 Decreto de Utilidade Pública - Desapropriação Praça de Pedágio P03

Em 30 de junho de 2022, através do Ofício GP/DP/22063002, a concessionária solicitou: (i) a concordância com a realização de acordo extrajudicial da área a ser desapropriada no valor que especifica e; (ii) providências para a emissão do Decreto de Utilidade Pública da área necessária para a implantação da Praça de Pedágio P03. Ato contínuo, em 01 de julho de 2022, o Poder Concedente através do CMOG enviou correspondência eletrônica solicitando a análise deste Verificador quanto à documentação apresentada pela Concessionária.

Este VI se manifestou acerca das solicitações da concessionária, através do Ofício nº 044/2022/VI_PI397, emitido em 15 de julho 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. No entanto, solicitou que fosse apresentado do gráfico de preços observados *versus* valores estimados pelo modelo, conforme estabelecido no item 11 – *Relatórios Técnicos de Avaliação da Publicação IPR – 746 – Diretrizes Básicas para Desapropriação* do DNIT, de forma que o Laudo de Avaliação atenda a todos os requisitos necessários.

Foi solicitado também esclarecimento quanto às estruturas que estão sendo planejadas para ser implantadas nas áreas adicionais à área prevista no Projeto Funcional, uma vez que essa locação não foi apresentada anteriormente.

Dessa forma, faz-se necessário que a Concessionária se manifeste quanto às observações e solicitações de esclarecimento apresentadas no Ofício nº 044/2022/VI_PI397.

8.15 Locais de instalação dos equipamentos de sensoramento de veículos

O Item 3.2.7.4 do PER (Sensoriamento de Veículos) informa que os locais exatos das instalações dos Contadores de Tráfego nos segmentos homogêneos (SH) deverão ser sugeridos pela Concessionária, até o 12º (décimo segundo) mês da Concessão, e submetidos ao DER/PI para “Não Objeção”. Com base no item supramencionado, a Concessionária apresentou em 30 de junho de 2022, através do Ofício GP/DP/22063001, a sugestão de localização desses sensores.

Diante da solução apresentada pela Concessionária, este Verificador emitiu, em 22 de julho de 2022, o Ofício nº 045/2022/VI_PI397. Documento no qual o Verificador considerou a solução da Concessionária como adequada aos Padrões do PER, contudo fez sugestões acerca do tema. Sugestões essas que foram consideradas pela nova proposta fornecida pela Concessionária, por meio do Ofício GP/DP/22072201 de 22 de julho de 2022, que foi respondido pelo Verificador, por meio do Ofício Nº 050/2022/VI_PI397 de 17 de agosto de 2022. Neste documento o Verificador manifestou-se no sentido de “não oposição” ao proposto pela Concessionária.

Tendo em vista o citado acima, cabe agora ao Poder Concedente a análise da proposta da Concessionária e manifestação sobre a “Não Objeção” solicitada pela concessionária.

8.16 Análise do Projeto Executivo do Segmento Homogêneo 04

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 12 de julho de 2022, através do Ofício GP/DP/22071201, o Projeto Executivo das obras de ampliação e melhoramento da rodovia, referente ao Segmento Homogêneo 04.

Tendo em vista o item 4 do PER, que determina como responsabilidade do Verificador Independente a Análise os projetos básicos e executivos apresentados pela Concessionária, este Verificador realizou análise técnica do Projeto Executivo apresentado pela Concessionária. A Análise Técnica foi expressa através do Ofício Nº 051-2022-VI_PI397, que contém em anexo a Nota Técnica Nº 003/2022/VI_PI_397, ambos enviados às partes envolvidas na data de 17 de agosto de 2022.

Com base nas observações feitas por este Verificador acerca do Projeto Executivo, cabe agora à Concessionária as revisões e esclarecimentos necessários com finalidade de adequação aos padrões normativos e do PER.

8.17 Análise do Projeto Executivo do Segmento Homogêneo 05

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 13 de julho de 2022, através do Ofício GP/DP/22071202, o Projeto Executivo das obras de ampliação e melhoramento da rodovia, referente ao Segmento Homogêneo 05.

Assim, em atenção ao item 4 do PER, que atribui como responsabilidade deste Verificador Independente a “Análise dos projetos básicos e executivos apresentados pela Concessionária”, este VI emitiu, através da Nota Técnica 004/2022, encaminhada pelo Ofício nº 052/2022/VI_PI397, de 17 de agosto de 2022, uma análise completa de todas as disciplinas do projeto apresentado, contendo solicitações, recomendações e ressalvas ao projeto disponibilizado, que devem ser analisadas pela Concessionária de forma a garantir a aderência total do Projeto aos preceitos do PER.

8.18 Análise do Projeto Executivo da Praça de Pedágio P1

A Concessionária apresentou em 20 de julho de 2022, através do Ofício GP/DP/22072001, o Projeto executivo da Praça de Pedágio 01, na Rodovia PI-397, no Km 24,5.

Assim, em atenção ao item 4 do PER, que atribui como responsabilidade deste Verificador Independente a “Análise dos projetos básicos e executivos apresentados pela Concessionária”, este VI emitiu, através da Nota Técnica 006/2022, encaminhada pelo Ofício nº 061/2022/VI_PI397, de 15 de setembro de 2022, contendo uma análise completa de todas as disciplinas do projeto apresentado.

Diante das questões colocadas por este Verificador Independente, a Concessionária emitiu o Ofício GP/DP/2202102, em 23 de setembro de 2022, com os esclarecimentos solicitados. Deste modo, o Verificador realizou nova análise que foi enviada à todas as partes através do Ofício Nº 072/2022/VI_PI397, de 20 de outubro de 2022. No Ofício este Verificador considerou que a proposta da Concessionária atende ao disposto no manual de Pavimentação do DNIT, não restando assim ressalvas quanto ao Projeto Executivo da Praça de Pedágio P1.

Após análises deste Verificador e alterações sugeridas pela Concessionária, cabe agora ao Poder Concedente análise e manifestação sobre a “Não Objeção” solicitada pela concessionária.

8.19 Análise do Projeto Executivo do Segmento Homogêneo 06

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 10 de agosto de 2022, através do Ofício GP/DP/22081001, o Projeto executivo das obras de ampliação e melhoramento da rodovia, referente ao Segmento Homogêneo 06.

Tendo em vista o item 4 do PER, que determina como responsabilidade do Verificador Independente a Análise os projetos básicos e executivos apresentados pela Concessionária, este Verificador realizou análise técnica do Projeto Executivo apresentado pela Concessionária. A Análise Técnica foi expressa através do Ofício Nº 059-2022-VI_PI397, que contém em anexo a Nota Técnica Nº 005/2022/VI_PI_397, ambos enviados às partes envolvidas na data de 09 de setembro de 2022.

Com base nas observações feitas por este Verificador acerca do Projeto Executivo, cabe agora à Concessionária as revisões e esclarecimentos necessários com finalidade de adequação aos padrões normativos e do PER.

8.20 Posicionamento CMOG referente a Contratação de Financiamento no Banco do Nordeste do Brasil pela Concessionária Grãos do Piauí

Em 01 de agosto de 2022 a Concessionária emitiu o Ofício GP/DP/22080108, onde requer ao Poder Concedente, por meio da figura do CMOG, anuência prévia e expressa aos Termos e Condições Gerais de Financiamento revisados, conforme sumarizados em anexo enviado no Ofício ora citada, em cumprimento ao disposto artigo 9º, inciso VII, do estatuto social da Concessionária, conforme aprovado pelo Poder Concedente nos termos do item 14.2.8.3 do edital de licitação que antecedeu ao Contrato.

Este Verificador por sua vez emitiu o Ofício Nº 057/2022/VI_PI397, em 31 de agosto de 2022, em que mantém seu parecer favorável às condições de financiamento apresentadas pela Concessionária nos Ofícios GP/DP/22032201 e GP/DP/22080101, uma vez que permanecem em consonância com o Contrato e com a Lei, além de se apresentarem mais vantajosas.

Cabe agora ao CMOG a análise e deliberação sobre a anuência prévia e expressa requerida pela Concessionária.

8.21 Plano de Sinalização Vertical

Com base no PER que indica que “a CONCESSIONÁRIA deverá desenvolver um Plano de Sinalização Vertical considerando a implantação de uma média de 8,00 m2 de placas por km de rodovia” e que “O Plano de Placas deverá ser submetido ao DER/PI para Não Objeção”, a Concessionária apresentou em 19 de agosto de 2022, através do Ofício GP/DP/22081901, o Plano de Sinalização, referente à toda a Rodovia.

Assim, em atenção ao item 4 do PER, que atribui como responsabilidade deste Verificador Independente a “Análise dos projetos básicos e executivos apresentados pela Concessionária”, este VI emitiu, através do Ofício nº 070/2022/VI_PI397, de 17 de outubro de 2022, uma análise completa de todas as disciplinas do plano apresentado, em que se manifestou pela adequabilidade ao PER e normas aplicáveis.

Cabe agora ao Poder Concedente a análise do Projeto apresentado e manifestação quanto à “Não Objeção”.

8.22 Relação de Veículos Isentos

Com base nos itens 2.5.5.3 e 5.8 do PER e item 5 do Anexo IV do Edital, que tratam sobre Isenção de Pedágio, Promoções e descontos da tarifa de pedágio e Estrutura Tarifária, a Concessionária solicitou ao Poder Concedente, através do Ofício GP/DP/ 22091901, de 19 de setembro de 2022, a relação de veículos que deverão ser isentos da tarifa de pedágio.

Desta forma, cabe ao Poder Concedente apresentar a relação de veículos isentos, conforme dispositivos contratuais acima referenciados.

8.23 Remanejamento de Interferências – SH-05

No dia 27 de agosto de 2022 a Concessionária enviou ao Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos – CMOG, com cópia para a SUPARC, DER e Verificador Independente, o Ofício GP/DP/22082501, recebido em 29 de agosto

de 2022, solicitando a viabilização do remanejamento da rede de distribuição elétrica existente entre o Km 127 e o Km 146,36 da PI-397 (Transcerrados).

Diante da solicitação da Concessionária e em atenção ao item 4 do Programa de Exploração Rodoviário (PER), das responsabilidades do Verificador Independente, este Verificador Independente emitiu o Ofício Nº 067-2022-VI_PI397, em 07 de outubro de 2022, em que se manifestou sobre a solicitação da Concessionária para viabilização do remanejamento da rede de distribuição elétrica existente entre o Km 127 e o Km 146,36 da PI-397 (Transcerrados), em que analisa a questão sob os pontos de vista das previsões contratuais, questões técnicas, jurídicas e Econômico-financeiras, tendo concluído pela imprescindibilidade do remanejamento das interferências para a execução das obras da concessão.

Assim, cabe agora ao poder Concedente manifestação sobre o tema em tela.

8.24 Análise do levantamento dos passivos ambientais

Através do Ofício GP/DP/22083101, recebido em 01 de setembro de 2022, a Concessionária apresentou o levantamento dos passivos ambientais da PI-397 (Transcerrados) e PI-262 (Estrada da Palestina), com identificação dos pontos (passivos) que tiveram origem antes da celebração do Termo de Transferência Rodoviário, tendo solicitado (i) a avaliação dos locais e (ii) autorização dos projetos executivos para correção de cada passivo identificado.

Diante da solicitação da Concessionária e em atendimento ao Item 4 do PER, este Verificador deve proceder com a análise do material entregue pela Concessionária e se posicionar sobre o levantamento apresentado e a autorização para elaboração dos projetos de recuperação.

8.25 Remuneração da Concessionária e fluxo de pagamento de Contraprestação Mensal

Através do Ofício GP/DP/22091902, recebido em 19 de setembro de 2022, a Concessionária elenca diversos dispositivos contratuais inerentes à

Remuneração da Concessionária, Fluxo de pagamentos, Contraprestação Mensal, Verificação de Desempenho, dentre outros. Ao final do referido Ofício, a Concessionária solicita ao CMOG/SUPARC que:

- iv. Apresente os modelos de todos os documentos especificados neste fluxo de pagamento, podendo ser os já usados em outros projetos de PPP do Estado.
- v. Apresente os contatos dos responsáveis por cada etapa do fluxo, principalmente na CMOG e SEFAZ, para que possamos fazer gestão no sentido de garantir o menor prazo possível para liberação dos recursos, atendendo prazos máximos descritos no Contrato de Concessão.
- vi. Apoio para redução do prazo de pagamento previsto na Cláusula 8.20 do Contrato visto que, após todas as avaliações de documentos e aprovações do Poder Concedente a SEFAZ teria mais 30 dias para liberar o pagamento, contados da emissão do PD.

Assim, em atenção ao Item 4 do PER, este Verificador analisou a solicitação da Concessionária e emitiu o Ofício Nº 069/2022/VI_PI397, em 13 de outubro de 2022, em que se manifesta favoravelmente à organização antecipada dos documentos referentes ao fluxo de pagamento, tendo em vista a proximidade da conclusão dos Trabalhos Iniciais e recomenda análise cuidadosa pelo Poder Concedente sobre o pedido de redução do prazo de liberação do pagamento da Contraprestação Mensal, considerando a viabilidade de executá-la em 5 (cinco) dias, a despeito da prerrogativa de fazê-lo, nos termos da cláusula 8.20.

Dessa forma, cabe agora ao Poder Concedente através do CMOG, manifestação sobre o tema em tela.

8.26 Análise do Projeto Executivo da Praça de Pedágio P2

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 setembro de 2022, através do Ofício GP/DP/22091504, o Projeto executivo da Praça de Pedágio 02, na Rodovia PI-397, no Km 79+360.

Assim, em atenção ao item 4 do PER, que atribui como responsabilidade deste Verificador Independente a “Análise dos projetos básicos e executivos apresentados pela Concessionária”, este VI emitiu, através da Nota Técnica 007/2022, encaminhada pelo Ofício nº073/2022/VI_PI397, de 28 de outubro de 2022, uma análise completa de todas as disciplinas do projeto apresentado, em que se manifestou pela adequabilidade do projeto apresentado ao estabelecido no PER e normas aplicáveis.

Cabe agora ao Poder Concedente a análise do Projeto apresentado e manifestação quanto à “*Não Objeção*”.

8.27 Análise do Projeto Executivo da Praça de Pedágio P3

A Concessionária apresentou em 19 de setembro de 2022, através do Ofício GP/DP/22091503, o Projeto executivo da Praça de Pedágio 03, na Rodovia PI-397, no Km 155+030.

Assim, em atenção ao item 4 do PER, que atribui como responsabilidade deste Verificador Independente a “Análise dos projetos básicos e executivos apresentados pela Concessionária”, este Verificador deverá analisar os projetos e emitir parecer quanto a adequabilidade destes ao PER.

8.28 Análise do Projeto Executivo da Praça de Pedágio P4

A Concessionária apresentou em 19 de setembro de 2022, através do Ofício GP/DP/22091502, o Projeto executivo da Praça de Pedágio 04, na Rodovia PI-262, no Km 35+800.

Assim, em atenção ao item 4 do PER, que atribui como responsabilidade deste Verificador Independente a “Análise dos projetos básicos e executivos

apresentados pela Concessionária”, este Verificador deverá analisar os projetos e emitir parecer quanto a adequabilidade destes ao PER.

8.29 Realização de convênio com ARTESP para uso do EGC – Entidade Gestora de Chaves

A Concessionária enviou em 30 de setembro de 2022, correspondência eletrônica em que informa ter se reunido com a Diretoria Geral da ARTESP tendo conseguido autorização para o acesso precário ao Sistema de Cadastro da EGC (Entidade Gestora de Chaves), bem como todo o ambiente de Sistema de Pedágio Automático.

A solicitação da Concessionária complementa o pedido feito via Correspondência Eletrônica em 08 de julho de 2022 em que também solicita apoio do Poder Concedente para realização e convênio com a ARTESP.

Dessa forma, como próximos passos, cabe ao Poder Concedente:

- a) Enviar minuta de convênio entre esta ARTESP e a AGRESPI, a ser avaliada pela ARTESP o mais breve possível.
- b) Cadastrar a Agência Reguladora AGRESPI e a Concessionárias de Rodovias através do site <https://egc.artesp.sp.gov.br/>.
- c) Avaliar a necessidade de criar Resolução específica conforme ocorre em outros casos de Agências Reguladoras no Brasil, conforme modelos da ARTESP e ARSP.

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 outubro de 2022, com os respectivos protocolos aos agentes destinatários, bem como Arquivo Digital, contendo o arquivo digital de todas as comunicações expedidas e recebidas no mês.

OFÍCIO Nº 066/2022/VI_PI397

Teresina, 05 de outubro 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 Setembro/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-2022-11-R00 – VOLUME ÚNICO**.

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

DIOGO MENEZES
SOUZA:0059457
6199

Assinado de forma digital
por DIOGO MENEZES
SOUZA:00594576199
Dados: 2022.10.05
16:58:17 -03'00'

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

OFÍCIO Nº 067/2022/VI_PI397

Teresina, 07 de outubro 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. 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: Ilma. Sra. Érica Feitosa Coelho Marinho de Andrade

Superintendente de Parcerias e Concessões – SUPARC

Referência: Ofício GP/DP/22082501, emitido pela Concessionária em 25 de agosto de 2022, sobre o remanejamento de Interferências necessárias à execução das obras da Transcerrados.

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 4 do Programa de Exploração Rodoviário (PER), manifestar-se sobre a solicitação da Concessionária para viabilização do remanejamento da rede de distribuição elétrica existente entre o Km 127 e o Km 146,36 da PI-397 (Transcerrados).

No dia 25 de agosto de 2022 a Concessionária enviou ao Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos – CMOG, com cópia para a SUPARC, DER e Verificador Independente, o Ofício acima referenciado, em que:

- a) Informou que até aquele momento, não recebeu documento do Poder Concedente autorizando a ocupação da faixa de domínio pela Equatorial no trecho concedido;
- b) Comunicou a existência de vários postes de energia da Equatorial com instabilidade, podendo ocorrer quedas, principalmente no período das obras a serem realizadas naquele Segmento.
- c) Ressaltou que fará grandes movimentações de terra usando equipamentos de grande porte dentro da faixa de domínio, valendo-se de material nela contido, para a execução do alçamento e terraplanagem do corpo estradal para posterior aplicação da camada final de pavimento;
- d) Indicou que se faz necessário o remanejamento dos postes da Equatorial que estão localizados do km 127.00 ao km 146.36 da PI-397, totalizando 19,36 km, conforme demonstrado no mapa e no cadastro anexos ao Ofício, remanejando-os para o limite da faixa de domínio;
- e) Informou ser necessária: i) a elaboração de projeto executivo de remanejamento e ii) a possível celebração de contrato com a Equatorial e/ou terceiro por ela indicado para a execução do serviço de remanejamento. Ressaltou, quanto a este ponto, ser necessária, além da autorização, o serviço operacional da Equatorial para realização do desligamento da rede de energia;
- f) Solicitou ao CMOG apoio para viabilização do remanejamento o mais breve possível visto que poderá impactar o prazo das obras de pavimentação do SH05.

Partindo de todas essas informações fornecidas pela Concessionária por meio do Ofício supracitado e anexos, o Consórcio EVVIA ICO vem manifestar seu entendimento quanto às questões de cunho técnico, jurídico e econômico-financeiro que permeiam o cenário relativo à questão colocada.

● Previsões Contratuais

Conforme se depreende da cláusula 23.13 do Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021: *“A Concessionária é responsável pela execução e custeio dos remanejamentos de interferências necessários à execução das obras e/ou serviços”*.

A responsabilidade da Concessionária pelo remanejamento de interferências está também disposta no rol de obrigações previstas nas cláusulas 29.1 e 29.1.130:

29.1. Constituem as principais obrigações da Concessionária, sem prejuízo das demais obrigações expressas neste CONTRATO,

podendo seu descumprimento acarretar a sujeição às sanções e penalidades previstas neste CONTRATO:

29.1.30. Realizar as atividades necessárias para a remoção das INTERFERÊNCIAS que sejam necessárias para a execução do objeto deste CONTRATO;

Uma vez identificada, a cláusula 29.1.35 estabelece o dever de a Concessionária comunicar ao Poder Concedente a necessidade de promoção de remoção de interferências:

29.1.35. Comunicar imediatamente ao PODER CONCEDENTE, através do CMOG, e adotar as providências necessárias sempre que ocorrer a descoberta de materiais ou objetos de interesse geológico ou arqueológico, bem como superveniências de caráter ambiental ou de INTERFERÊNCIAS com outras Concessionárias de serviços públicos;

A partir de tais previsões contratuais, não há dúvida, portanto, quanto à responsabilidade da Concessionária pela realização do remanejamento de interferências e comunicação de sua necessidade, o que foi cumprido pela Concessionária por meio do Ofício em questão.

No que tange aos custos do remanejamento das interferências, o contrato endereça à Concessionária a responsabilidade pelo pagamento e a garantia à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, observado o disposto na cláusula 35, conforme redação da cláusula 23.14:

23.14. O pagamento do remanejamento das interferências deverá ser efetuado pela Concessionária, sendo objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO após a realização, pela Concessionária, da respectiva obra, observado o disposto na Cláusula 35.

A cláusula 35, por sua vez, pertinente à alocação de riscos, atribui a ambas as partes a responsabilidade pelo tratamento das interferências e todas as consequências a ela relacionadas, em hipóteses diferentes: à Concessionária quando se referir a projetos de engenharia e investimentos associados (cláusula 35.1.11) e ao Poder Concedente quando restar comprovado que as

interferências já existiam no sistema rodoviário antes do termo de transferência (cláusula 35.5.8):

35.1. São de responsabilidade da Concessionária, os riscos relacionados a seguir, sem prejuízo do disposto no EDITAL:

35.1.11. **Tratamento das INTERFERÊNCIAS e todas as consequências a elas relacionadas**, inclusive ônus decorrente da necessidade de remoção ou deslocamento e demais custos associados às providências eventualmente necessárias, tais como aquelas relacionadas aos projetos de engenharia e investimentos associados;

35.5. O PODER CONCEDENTE, sem prejuízo das demais disposições deste CONTRATO, e do EDITAL, assume os seguintes riscos relacionados à CONCESSÃO, que poderão ensejar reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Concessionária:

35.5.8. **Tratamento das INTERFERÊNCIAS eventualmente identificadas e de todas as consequências a elas relacionadas**, inclusive ônus decorrente da necessidade de remoção ou deslocamento e demais custos associados às providências eventualmente necessárias, **desde que reste comprovado que tais INTERFERÊNCIAS já existiam no SISTEMA RODOVIÁRIO antes da assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA.**

Levando-se em consideração tais previsões, as informações fornecidas pela Concessionária em seu escritório e que a existência dos postes de energia elétrica já havia sido identificada por este Verificador Independente por meio de escritórios da SUPARC (Ofício Nº 516/SUPARC e Ofício Nº 425/2021/SUPARC), bem como no Cadastro Georreferenciado feito pela Concessionária (item 5.1.4), a situação se enquadra na hipótese da cláusula 35.5.8.

Logo, o remanejamento das interferências deve ser realizado pela Concessionária, com a assunção e comprovação dos custos dele decorrentes, para posterior reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, nos termos das cláusulas 23.14 e 35.5, por se tratar de interferência prévia à assinatura do Termo de Transferência.

- **Considerações Técnicas**

Como mencionado, a rede elétrica objeto da solicitação em tela é preexistente à Transferência do Sistema Rodoviário, o que pode ser verificado a partir do Ofício Nº 516/SUPARC, de 17 de dezembro de 2021, em que o Poder Concedente, através do CMOG, encaminhou o mapa geográfico com geoprocessamento da rede de média tensão existente contendo a localização dos postes da rede.

A existência da referida rede também foi relatada no Cadastro Georreferenciado feito pela Concessionária (em seu item 5.1.4), encaminhado a este Verificador Independente por meio do Ofício Nº 425/2021/SUPARC, de 29 de outubro de 2021.

A pré-existência também foi constatada nas vistorias realizadas por este Verificador Independente, em que foram identificados postes dentro da faixa de domínio, por vezes muito próximos aos bordos da pista existente, conforme demonstrado nas imagens abaixo.



Figura 1 - Postes Existentes - SH-05



Figura 2 - Postes Existentes - SH-05



Figura 3 - Postes Existentes - SH-05

Conforme se extrai do Projeto Executivo do Segmento Homogêneo 05, fornecido pela Concessionária (Figura 4), há evidente interferência na execução dos serviços de terraplenagem da fase de Melhorias e Ampliações, uma vez que os postes localizados dentro da faixa de domínio e, portanto, em locais de empréstimo de material a ser utilizado no corpo do aterro da rodovia

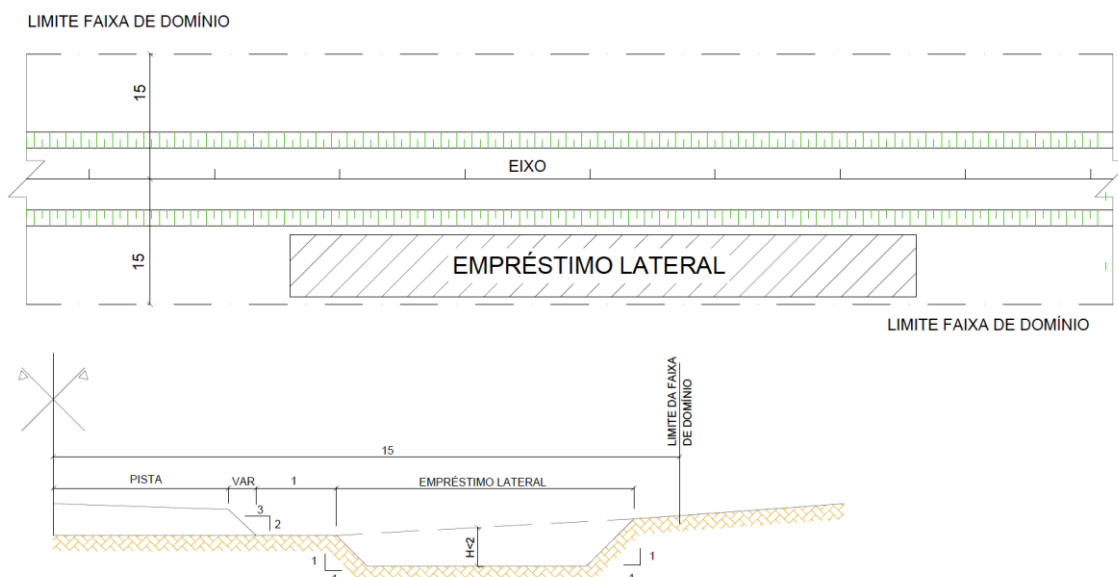


Figura 4 - Posição dos empréstimos laterais definidos em projeto

Pela Figura 4, pode-se verificar que a “caixa” de empréstimo irá ocupar o espaço existente entre o bordo da pista e o limite da faixa de domínio. Dessa forma, qualquer elemento alheio à rodovia que esteja presente nessa faixa, interfere diretamente na execução dos serviços planejados.

Mesmo a execução da escavação das caixas de empréstimo sob a linha de transmissão existente não é aconselhável, à medida que colocaria os equipamentos de escavação e seus operadores sob risco de contato com a rede energizada.

Assim, **este Verificador considera o remanejamento dos postes existentes para o limite da faixa de domínio necessário para a execução das obras previstas de Melhoria e Ampliação do Segmento 05**, já que sem a medida a utilização de material das caixas de empréstimos previstas restará inviabilizada.

Diante da necessidade de realocação, este Verificador solicita à Concessionária, a disponibilização de cronograma atualizado das obras de Melhoria e Ampliação de forma que se possa verificar o possível impacto e os prazos para o remanejamento da rede elétrica em questão.

Por fim, este Verificador ressalta que a camada final do pavimento apresentada pela Concessionária para este Segmento é constituída de CBUQ na espessura de 3cm, conforme apresentado na Figura 2, o que difere da afirmação colocada no item 8 do Ofício GP/DP/22082501, que informa que a camada final teria outra constituição (TSD + Micro). Mesmo a solução apresentada anteriormente (com camada final em CBUQ), foi motivo de pedido de esclarecimento deste Verificador, através da Nota Técnica 004/2022, uma vez que a solução apresentada não atende ao método de dimensionamento proposto:

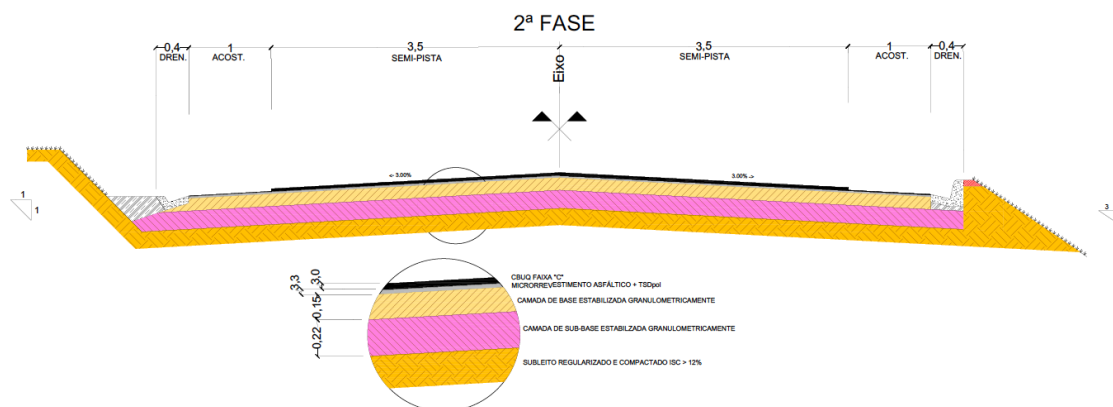


Figura 5 - Solução de pavimento proposta pela Concessionária para o SH-05

Considerando essa divergência, este Verificador Independente solicita à Concessionária que esclareça essa questão na mesma oportunidade em que encaminhar o cronograma relativo às obras de Melhoria e Ampliação.

- **Considerações Jurídicas e Econômico-Financeiras**

De acordo com as conclusões técnicas a execução das obras sem o remanejamento dos postes de energia identificados pela Concessionária, não se mostra possível, tendo em vista que os postes estão localizados em locais de empréstimo de material a ser utilizado no corpo do aterro da rodovia. Mesmo uma solução alternativa, como a escavação, não seria viável, pois representaria perigo aos trabalhadores, que poderiam entrar em contato com a rede elétrica acidentalmente.

Partindo desse cenário e das previsões contratuais, este Verificador Independente entende que o remanejamento dos postes de energia elétrica deverá ser realizado e custeado pela Concessionária, para que seja procedido o consequente reequilíbrio contratual, mediante comprovação dos custos incorridos, conforme previsões das cláusulas 23.14 e 35.5.8.

Vale destacar que, sendo os postes parte integrante de outro serviço público, o de energia elétrica, o remanejamento de tais interferências não poderá ser realizado sem comunicação com a Equatorial (empresa responsável), pois, além de poder repercutir na prestação dos serviços, poderá afetar os usuários finais. Por essa razão, recomenda-se que o tratamento seja formalizado contratualmente, prevendo responsabilidades e riscos das empresas envolvidas.

Diante de tais considerações, este Verificador Independente se coloca à disposição para auxiliar na elaboração de documentos que formalizem o remanejamento das interferências, sobretudo entre a Concessionária e a Equatorial.

- **Conclusão**

Diante das considerações acima expostas, este Verificador Independente se manifesta pela imprescindibilidade do remanejamento das interferências para a execução das obras da concessão, observando-se as seguintes ressalvas:

- a) Disponibilização, pela Concessionária, do cronograma atualizado das obras de Melhoria e Ampliação, de forma que se possa verificar o possível impacto e os prazos para o remanejamento da rede elétrica em questão;
- b) Esclarecimentos, pela Concessionária, acerca da solução adotada para a camada final do pavimento, que já havia sido solicitado na Nota Técnica 004/2022;
- c) Recomendação de comunicação entre a Concessionária e a empresa Equatorial, responsável pelos postes de energia, no intuito de que o remanejamento não prejudique a prestação de serviços e os consumidores finais, bem como a elaboração de contrato prevendo as alterações;
- d) Informação de que os fatos apresentados pela Concessionária somados às informações obtidas em ofícios e relatórios e às cláusulas contratuais, configuram hipótese de reequilíbrio contratual, que deverá ser realizado mediante comprovação dos custos incorridos com o remanejamento das interferências, em colaboração entre Poder Concedente e Parceiro Privado, com o auxílio deste Verificador Independente¹.

¹28.10. O rito procedimental de atuação do Verificador Independente será definido entre a Concessionária e o Verificador Independente no momento da sua contratação, ressalvada a observância dos seguintes procedimentos mínimos:

j) Assessorar o ESTADO DO PIAUÍ, através do CMOG, nos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos do EDITAL e seus ANEXOS;

Sem mais para o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e consideração, e nos colocamos à disposição para esclarecer eventuais dúvidas.

DIOGO MENEZES
SOUZA:0059457
6199

Assinado de forma digital
por DIOGO MENEZES
SOUZA:00594576199
Dados: 2022.10.07
16:45:44 -03'00'

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

OFÍCIO Nº 068/2022/VI_PI397

Teresina, 13 de outubro 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. 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: Ilma. Sra. Érica Feitosa Coelho Marinho de Andrade

Superintendente de Parcerias e Concessões – SUPARC

Referência: Resposta ao Ofício
GP/DP/22092101, referente ao atendimento dos
Indicadores de Desempenho 5.3.12 e 5.3.13 do
PER - Demonstrações Financeiras do 1º
semestre de 2022, conforme item 5.3.12 (i) do
PER.

Excelentíssima 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 e documentos a ele
anexados.

No dia 21/09/2022, a Concessionária enviou a este Verificador
Independente, com cópia para representantes da SUPARC, o Ofício nº
GP/DP/22092101, por meio do qual:

- a) Rememorou os conteúdos e apontamentos dos ofícios nº 032/2022/VI_PI397, de 29 de junho de 2022 e nº 056/2022/VI_PI397, de 30 de agosto de 2022, que analisavam, dentre outros assuntos, o atendimento por parte da concessionária ao item 5.3.12 e 5.2.13 do Programa de Exploração Rodoviária (PER);
- b) Comunicou o envio de documentos em atendimento ao item 5.3.12 do PER e 44.9.2 do contrato de concessão e;
- c) Apresentou os seguintes Anexos:
 - a. Anexo I – Balanço Patrimonial e Demonstração de Resultados
 - b. Anexo II – Relatório trimestral – 2º trimestre 2022

A partir dessas considerações e em cumprimento ao escopo dos trabalhos de Verificação Independente, nos termos do Contrato de Concessão e anexos, em especial o disposto na cláusula 28 do contrato, este VI vem se manifestar sobre a conformidade dos anexos enviados, à luz das disposições contratuais e demais previsões pertinentes.

- **Item 5.3.12 do PER**

Conforme consta do Ofício GP/DP/22092101, o “Anexo I – Balanço Patrimonial e Demonstração de Resultados” visa atender ao disposto no item 5.3.12 do PER, o qual dispõe:

“A Concessionária (SPE) deverá apresentar até o dia 31/08 de cada ano contratual um relatório da sua situação contábil, incluindo entre outros itens o Balanço e a Demonstração de Resultado correspondente ao semestre encerrado em 30/06 do mesmo ano.

A Concessionária deverá apresentar até o dia 31/05 de cada ano contratual as demonstrações financeiras relativas ao exercício encerrado em 31/12 do ano anterior, incluindo entre outros, o Relatório da Administração, o Balanço Anual, a Demonstração de Resultados, os Quadros de Origem e Aplicação de Fundos, as Notas Explicativas, com destaque

para as Transações entre as Partes relacionadas, Parecer dos auditores externos e do Conselho Fiscal.”

Ao analisar o Anexo I do referido Ofício, este Verificador identificou o atendimento ao item 5.3.12 do PER, diante do cumprimento de todos os requisitos lá previstos, notadamente, o Balanço Patrimonial e o Demonstrativo de Resultado do Exercício (DRE), ambos referentes ao semestre encerrado no dia 30/06/2022, com maior detalhamento das rubricas do DRE, conforme convencionado no email “Grãos do Piauí - 5.3.12 - Demonstrações Financeiras do PER”, enviado no dia 26 de agosto de 2022.

Ainda neste tópico, no email supracitado, recomendamos a inclusão de nota explicativa contendo a base de cálculo e alíquotas. A despeito disso, tais notas não foram identificadas, de forma que reforçamos a recomendação da inclusão das despesas tributárias, para potencializar o aproveitamento das demonstrações contábeis nas hipóteses que podem se materializar na execução deste contrato.

- **Atendimento à cláusula 44.9.2**

O “Anexo II – Relatório trimestral – 2º trimestre 2022”, constante do Ofício GP/DP/22092101, traz informações sobre os investimentos realizados, custos e despesas operacionais incorridos, receitas e saldo de empregos, para o exercício do segundo trimestre do ano de 2022. O documento traz também detalhamentos referentes à execução contratual como os trabalhos iniciais, obras de melhoria e expansão da capacidade, modelo operacional, desapropriação, renovação da garantia, entre outros.

Considerando que a cláusula 44.9.2 do Contrato de Concessão estabelece como obrigação da Concessionária a apresentação trimestral dos balancetes contábeis, nos termos apresentados a seguir, o material enviado pela Concessionária atende a tal determinação, para o segundo trimestre de 2022:

44.9.2. Apresentar ao VERIFICAR INDEPENDENTE balancetes contábeis trimestrais, encerrados nos dias 31 de março, 30 de junho, 30 de setembro e 31 de dezembro de cada ano calendário para apuração dos valores do ÔNUS DE FISCALIZAÇÃO;

- **Ônus de Fiscalização**

Quanto ao Ônus de Fiscalização a ser calculado pelo Verificador Independente, no valor equivalente a 2% (dois por cento) sobre a totalidade da receita tarifária bruta auferida no período analisado, nos termos da cláusula 44, vale reiterar que, para o presente exercício, o ônus de fiscalização terá valor R\$ 0,00 pelo fato de a Concessionária não ter percebido receita tarifária no exercício apurado.

- **Conclusão**

Diante de tais considerações, conclui-se que a documentação enviada pela Concessionária ao Verificador Independente no dia 21/09/2022, por meio do Ofício GP/DP/22092101, atende ao item 5.2.12 do PER e ao disposto na cláusula 44.9.2, quanto aos requisitos lá exigidos.

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

DIOGO MENEZES Assinado de forma digital
SOUZA:0059457 por DIOGO MENEZES
6199 SOUZA:00594576199
Dados: 2022.10.13
15:46:21 -03'00'

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

OFÍCIO Nº 069/2022/VI_PI397

Teresina, 13 de outubro 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. 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: Ilma. Sra. Érica Feitosa Coelho Marinho de Andrade

Superintendente de Parcerias e Concessões – SUPARC

Referência: Ofício GP/DP/22091902, sobre a remuneração da Concessionária e Fluxo de Pagamento da Contraprestação Mensal e documentos a serem emitidos pelos envolvidos no processo.

Excelentíssima Senhora,

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), manifestar-se sobre o Fluxo de Pagamento da Contraprestação Mensal e documentos a serem emitidos pelos envolvidos no processo.

No dia 19 de setembro de 2022 a Concessionária enviou ao Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos – CMOG, com cópia para a SUPARC e para este Verificador Independente, o Ofício acima referenciado, em que:

- a) Informou que buscou a antecipação das entregas previstas no PER, disponibilizando a infraestrutura operacional prevista no Contrato para os usuários ainda no ano de 2022, ainda dentro do Governo atual. Foram entregues: BSO/SAU, veículos de atendimento, tais como guinchos leve e pesado, caminhão pipa e multiuso, inspeção de tráfego, etc;
- b) Comunicou a antecipação da Receita de Pedágio e de Contraprestação para o mês de dezembro de 2022, considerando a entrega efetiva dos Trabalhos Iniciais e a construção da Praça de Pedágio 01, além de outros itens considerados condicionantes para a abertura das Praças do Pedágio, atendendo à Cláusula 8.11 do Contrato;
- c) Solicitou que o CMOG/SUPARC: **(i)** apresente os modelos de todos os documentos especificados neste fluxo de pagamento, podendo ser os já usados em outros projetos de PPP do Estado, considerando os anexos¹; **(ii)** apresente os contatos dos responsáveis por cada etapa do fluxo, principalmente na CMOG e SEFAZ para que possamos fazer gestão no sentido de garantir o menor prazo possível para liberação dos recursos, atendendo prazos máximos descritos no Contrato de Concessão; e **(iii)** apoio para redução do prazo de pagamento previsto na Cláusula 8.20 do Contrato visto que, após todas avaliações de documentos e aprovações do Poder Concedente, a SEFAZ teria mais 30 dias para liberar o pagamento, contados da emissão do PD.

Com base nas informações fornecidas pela Concessionária por meio do Ofício supracitado, o Consórcio EVVIA ICO vem manifestar seu entendimento quanto às questões levantadas.

¹ Anexo A - *Fatura da Concessionária, conforme Cláusulas 8.15 e 8.16 do Contrato de Concessão*;
Anexo B - *Relatório de avaliação do VERIFICADOR INDEPENDENTE*;
Anexo C - *Documento do PODER CONCEDENTE aprovando a fatura enviada pela CONCESSIONÁRIA*;
Anexo D - *Documento da SECRETARIA DA FAZENDA respondendo a solicitação de liberação da cota orçamentária*;
Anexo E - *Documentos do PODER CONCEDENTE anexados no Sistema Integrado de Administração Financeira do Estado do Piauí (SIAFE-PI): I- Nota de Reserva; II- Nota de Empenho; III- Nota de Liquidação; IV- Programação de Desembolso – PD*.
Anexo F - *Comprovante de pagamento realizado pela SECRETARIA DA FAZENDA*.

Partindo da premissa prevista no item 13 do referido Ofício, de antecipação das entregas previstas no PER e disponibilização da infraestrutura operacional prevista no Contrato, a Concessionária solicitou o fornecimento, pelo CMOG/SUPARC, dos modelos de todos os documentos especificados no fluxo de pagamento e indicação dos responsáveis por cada etapa do fluxo.

Na visão deste Verificador Independente, a solicitação feita pela Concessionária busca agilizar todo o trâmite relativo ao fluxo de pagamentos, a partir da identificação dos modelos utilizados pelo Estado e ciência daqueles que farão a interface desses procedimentos, de modo a otimizar o tempo a ser despendido quando da conclusão das atividades.

Dessa forma, este Verificador entende que essas solicitações feitas pela Concessionária são pertinentes ao momento em que a concessão se encontra, tendo em vista que a conclusão dos Trabalhos Iniciais se aproxima.

Entretanto, como já salientado no Ofício n. 062/2022/VI_PI397, o pagamento da Contraprestação Mensal só tem início quando da conclusão da etapa pertinente aos “Trabalhos Iniciais”, nos termos da cláusula 8.9², e realização de vistoria pelo Poder Concedente/Verificador Independente, a teor da cláusula 16.6³.

Naquela oportunidade, a Concessionária havia informado e requerido, por meio do Ofício GP-DP-22083002, no dia 26 de setembro de 2022, que: (i) a

² 8.9. Assim a partir do mês 13 da assinatura do Termo de Transferência do Sistema RODOVIÁRIO, a CONCESSIONÁRIA fará jus ao recebimento dos percentuais acima referente ao valor da CONTRAPRESTAÇÃO MÁXIMA, desde que tenha cumprido os indicadores de desempenho e qualidade previstos e executado os investimentos referentes aos TRABALHOS INICIAIS para cada segmento e respectivas instalações das Praças de Pedágio e OPERAÇÃO da via, conforme definido do ANEXO II – PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIÁRIO– PER.

³ 16.6. O PODER CONCEDENTE, através do CMOG, designará, com antecedência mínima de 10 (dez) dias, data e hora, a realização de vistoria conjunta do SISTEMA RODOVIÁRIO, com a Concessionária e o VERIFICADOR INDEPENDENTE, com a finalidade de verificar o cumprimento de todas as condições previstas nos Estudos Técnicos e no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIÁRIO - PER, bem como nos projetos aprovados pelo PODER CONCEDENTE, através do CMOG.

finalização de parte dos itens relacionados com os Trabalhos Iniciais e com os itens operacionais obrigatórios para o início da cobrança do pedágio e recebimento da Contraprestação Mensal; (ii) o agendamento da primeira vistoria do Trecho para o recebimento dos itens já finalizados.

Em resposta às solicitações feitas, este Verificador se manifestou no sentido de que, a partir das vistorias mensais realizadas, havia identificado que as atividades pertinentes à etapa dos Trabalhos Iniciais ainda não tinham sido concluídas, conforme descrições contidas nos relatórios enviados às partes.

Considerando esse cenário e o disposto nas cláusulas 16.3 e 16.6 do Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021, que preveem a realização de vistoria conjunta do Sistema Rodoviário pelo Poder Concedente e pelo Verificador Independente apenas após a conclusão dos referidos Trabalhos Iniciais, não se mostrava possível o atendimento à solicitação feita pela Concessionária naquele momento:

16.3. Os Trabalhos Iniciais deverão ser concluídos no prazo determinado no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIÁRIO - PER, estimado no máximo de 12 (doze) meses a contar da assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA, sendo exigida sua conclusão para o início da cobrança de pedágio.

16.6. O PODER CONCEDENTE, através do CMOG, designará, com antecedência mínima de 10 (dez) dias, data e hora, a realização de vistoria conjunta do SISTEMA RODOVIÁRIO, com a Concessionária e o VERIFICADOR INDEPENDENTE, com a finalidade de verificar o cumprimento de todas as condições previstas nos Estudos Técnicos e no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIÁRIO - PER, bem como nos projetos aprovados pelo PODER CONCEDENTE, através do CMOG.

Tomando por base esse contexto, na visão deste Verificador, a antecipação dos procedimentos burocráticos relativos ao fluxo de pagamentos, solicitado pela Concessionária nas alíneas “i” e “ii” do item 14 do Ofício em questão, se mostra não só válida como pertinente do ponto de vista da celeridade.

A despeito disso, a premissa de antecipação da contraprestação mensal, da qual se valeu a Concessionária para realização dos referidos requerimentos, depende do preenchimento de dois requisitos também contratualmente previstos: (i) execução dos investimentos referentes aos Trabalhos Iniciais e (ii) autorização para a operação da via, como já exposto pelo VI (cláusula 16.6 do Contrato⁴).

Dessa forma, a receita tarifária e recebimento da Contraprestação poderão ser antecipadas, somente se houver a conclusão dos Trabalhos Iniciais e da vistoria pelo Verificador Independente, como exposto no Ofício n. 062/2022/VI_PI397.

No que diz respeito à alínea “iii” do item 14 do Ofício em questão, a Concessionária solicitou que o prazo previsto na cláusula 8.20 do Contrato de Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021 fosse reduzido para 5 (cinco) dias, pois suficiente, na sua visão, para que a Secretaria adote as providências necessárias à realização do pagamento:

8.20. Após a emissão do documento Programação de Desembolso (PD) no SIAFE-PI caberá à SECRETARIA DA FAZENDA adotar as providências cabíveis para efetuar o pagamento no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da emissão do PD.

De acordo com a redação da cláusula, a Secretaria da Fazenda tem o prazo máximo de 30 dias para adoção das providências referentes ao pagamento da Contraprestação, o que significa que a obrigação pode ser cumprida em menor tempo.

⁴ 16.6. O PODER CONCEDENTE, através do CMOG, designará, com antecedência mínima de 10 (dez) dias, data e hora, a **realização de vistoria conjunta do SISTEMA RODOVIÁRIO**, com a Concessionária e o VERIFICADOR INDEPENDENTE, **com a finalidade de verificar o cumprimento de todas as condições previstas nos Estudos Técnicos e no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIÁRIO - PER**, bem como nos projetos aprovados pelo PODER CONCEDENTE, através do CMOG. (G.N.)

Levando-se em consideração essa prerrogativa, este Verificador entende que cabe às partes uma definição e acordo quanto à possibilidade de diminuição do prazo inicialmente fixado. Tratando-se de um procedimento interno da Secretaria da Fazenda, o entendimento deste Verificador é de que caberá ao Poder Concedente a análise de viabilidade de atendimento ao requerimento feito pela Concessionária.

Quanto a este ponto, vale recomendar, desde já, análise cuidadosa acerca da suficiência do prazo de 5 (cinco) dias, diante do conjunto de tarefas e responsabilidades a serem executadas pela Secretaria da Fazenda, de modo que a redução do lapso temporal não acabe por prejudicar a dinâmica de pagamento e até mesmo provocar atrasos nos pagamentos.

Diante das considerações acima expostas, este Verificador Independente se manifesta favoravelmente à organização antecipada dos documentos referentes ao fluxo de pagamento, tendo em vista a proximidade da conclusão dos Trabalhos Iniciais e recomenda análise cuidadosa pelo Poder Concedente sobre o pedido de redução do prazo de liberação do pagamento da Contraprestação Mensal, considerando a viabilidade de executá-la em 5 (cinco) dias, a despeito da prerrogativa de fazê-lo, nos termos da cláusula 8.20.

Sem mais para o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e consideração, e nos colocamos à disposição para esclarecer eventuais dúvidas.

DIOGO MENEZES Assinado de forma digital
por DIOGO MENEZES
SOUZA:0059457 SOUZA:00594576199
6199 Dados: 2022.10.13
15:48:52 -03'00'

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

OFÍCIO Nº 070/2022/VI_PI397

Teresina, 17 de outubro 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: 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/22081901, apresentação do Plano de
Sinalização Vertical.

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 do Plano de Implantação da Sinalização Vertical, proposta pela Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias S/A, em 19 de agosto de 2022, através do Ofício nº GP/DP/22081901.**

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

- Ofício GP/DP/ 22081901 de 19 de agosto de 2022;
- Anexo I – Projeto de sinalização para toda a rodovia;
- Anexo II – Planilha com Sinalização Vertical;
- Anexo III – Placas Trechos não Pavimentado.

O ofício apresenta o plano de sinalização vertical, em que a Concessionária propõe implantar em média, 9,74 m² de placas por km de Rodovia, acima dos 8 m² de placas por km exigidos no item 1.1.5 do PER. O plano também considera a implantação de 12 placas de sinalização vertical nos segmentos não pavimentados, acima das 10 placas exigidas no item 5.2.8 do PER.

A análise deste Verificador será pautada nos critérios estabelecidos no Programa de Exploração Rodoviário (PER), considerando o que foi apresentado (plano de sinalização vertical).

Considerando o item 1.1.5 - Recuperação dos Dispositivos de Sinalização Vertical, do Programa de Exploração Rodoviário (PER), que informa que os trabalhos de recuperação emergencial da sinalização vertical e aérea compreenderão a implantação, substituição e/ou complementação destes dispositivos, já na fase dos Trabalhos Iniciais, e deverão ser restabelecidos e complementados todos os sinais de regulamentação, advertência e os indicativos necessários a uma utilização segura da rodovia e em perfeito atendimento às determinações do CTB, DNIT e resoluções do CONTRAN, inclusive nos acessos particulares para atendimento aos usuários da via.

Ainda considerando o item 1.1.5 - Recuperação dos Dispositivos de Sinalização Vertical, do PER, nos 4 (quatro) primeiros meses de contrato a

Concessionária deverá desenvolver um Plano de Sinalização Vertical considerando a implantação de uma média de 8,00 m² de placas por km de rodovia. Este valor será considerado como média da quantidade de placas pela extensão total das rodovias. O Plano de Placas deverá ser submetido ao DER/PI para “Não Objeção”.

O mesmo item 1.1.5 - Recuperação dos Dispositivos de Sinalização Vertical, do PER, informa que deverão ser implantadas as placas indicativas dos Serviços de Assistência ao Usuário (SAU), Praças de Pedágio, Base de Serviços Operacionais (BSO) e placas indicativas da rodovia no início e final do trecho, também, deverão ser implantadas placas de dimensões 2,00 m x 3,00 m, padrão DER/PI, com indicações da Ouvidoria do DER/PI, no mínimo duas em cada rodovia, sendo uma em cada sentido.

Considerando o item 1.4.4.2 – Sinalização Vertical, do PER, nos suportes das placas indicativas e placas educativas deverão ser utilizados perfis metálicos galvanizados, e para suporte dos marcos quilométricos, identificação das rodovias, placas de regulamentação e advertência, poderão ser utilizados suportes de madeira, sendo que a fixação das placas, deverá ser capaz de manter a sua posição mesmo sob forte vento.

Considerando o item 5.2.2 - Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança, do PER, na fase dos Trabalhos Iniciais, a implantação da sinalização vertical (placas de regulamentação, advertência, indicativa e educativa) tem que ser no mínimo 40% do total de placas previstas no plano de sinalização que deve atender o mínimo de 8,00 m² de placas por km.

Ainda considerando o item 5.2.2 - Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança, do PER, na fase dos Trabalhos Iniciais, deverão ser instaladas placas indicativas antecedendo as Unidades Operacionais, de serviços ao usuário, postos da polícia, de pesagem e pedágio.

Ainda considerando o item 5.2.2 - Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança, do PER, na fase dos Trabalhos Iniciais, deverão ser implantados marcos quilométricos em toda a extensão da rodovia.

Considerando o item 5.2.8 – Segmentos em Leito Natural, do PER, na fase dos Trabalhos Iniciais, deverão ser implantados no mínimo 10 (dez) placas de sinalização vertical (placas de regulamentação e placas de advertência) em toda a extensão não pavimentada.

Em vista disso, a Concessionária propôs no seu plano de sinalização a implantação, em média, de 9,74 m² de placas por Km em todo o trecho de concessão, como pode ser conferido na Tabela 1, porém na conferência do material apresentado, este Verificador identificou que a área, em média, que realmente será implantado pela Concessionária é de 9,66 m² de placas por Km, essa diferença se deve aos cálculos das áreas das placas circulares.

De acordo com o item 5.2.2 do PER, já descrito anteriormente, na fase dos trabalhos iniciais, deverá ser implantada 40% do mínimo previsto para a concessão, dessa forma sendo, em média, 3,20 m² de placas por Km, foi verificado que para a fase de trabalhos iniciais a Concessionária propôs implantar, em média, 3,94 m² de placas por Km, dessa forma atendendo aos parâmetros do PER.

Conforme os itens 1.1.5 e 5.2.2 do PER, já referenciados anteriormente, o plano de sinalização vertical tem que atender o mínimo de 8,00 m² de placas por km, assim este Verificador entende que a área de 9,66 m² de placas por Km apresentada atende aos parâmetros do PER.

Tabela 1 - Quadro resumo de distribuição das placas nos segmentos apresentado pela Concessionária

QUADRO DE DISTRIBUIÇÃO DAS PLACAS				
SEGMENTOS	QUANTIDADE DE PLACAS	m²	KM	m²/KM
SH-01	381	477,55	69,6	6,86
SH-02	149	238,61	22,7	10,51
SH-03	113	151,68	24,8	6,12
SH-04	170	184,12	10,2	18,05
SH-05	398	598,61	44,5	13,45
SH-06	187	252,6	34,1	7,41
SH-07	426	227,01	30,1	7,54
SH-08	578	565,2	40,8	13,85
TOTAL	2.402	2.695,38	276,8	9,74

Ainda conforme proposta da Concessionária, verificou-se que serão implantadas 12 placas de sinalização vertical em todo o trecho não pavimentado, até que sejam concluídas as obras de ampliação e melhoramento desses segmentos.

Em relação ao suporte das placas de sinalização vertical, foi identificado que as placas (educativas, indicativas, de orientação e de serviços auxiliares) serão implantadas com o suporte metálico galvanizado e as demais placas com o suporte de madeira.

Além disso, verificou-se que os suportes das placas indicados no plano de sinalização não estão compatíveis com as placas dos projetos executivos de sinalização dos segmentos homogêneos e das edificações. Uma vez que foram apontadas questões em relação aos suportes nos projetos executivos, este Verificador questiona se devem ser considerados, como proposta final para efeitos de avaliação, os suportes informados no Plano de sinalização.

Por fim, considerando o que foi apresentado no Plano de Sinalização Vertical, o plano de implantação de média de 9,66 m² de placas por Km no trecho de concessão e, durante a fase de Trabalhos Iniciais o plano de implantação de média de 3,94 m² de placas por Km, 40% do mínimo exigido, sendo 12 placas em todo o trecho não pavimentado, conclui-se **que o Plano de Sinalização atende aos parâmetros exigidos pelo Contrato de Concessão e o PER.**

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

DIOGO MENEZES Assinado de forma digital
por DIOGO MENEZES
SOUZA:00594576 SOUZA:00594576199
199 Dados: 2022.10.17
17:18:06 -03'00'

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

OFÍCIO Nº 071/2022/VI_PI397

Teresina, 19 de Outubro de 2022.

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

Superintendente de Parcerias e Concessões – SUPARC

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. Antonio Marcio Protta

Diretor Presidente

Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias S/A

Referência: Análise de solicitação de autorização ao Conselho Gestor de Parcerias – CGP para que a Concessionária Grãos do Piauí SPE realize e apresente os estudos de viabilidade para a incorporação de trecho de rodovia ao objeto da Concessão nº 003/2021.

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 item 4 do Programa de Exploração Rodoviário (PER), das responsabilidades do Verificador Independente, manifestar-se

acerca da solicitação apresentada pela Concessionária Grãos do Piauí SPE ao Conselho Gestor de Parcerias – CGP para autorizá-la a realizar e apresentar estudos de viabilidade para a incorporação de trecho de rodovia ao objeto da Concessão nº 003/2021.

A Concessionária Grãos do Piauí SPE apresentou solicitação para realizar e apresentar estudos de viabilidade, sem custos financeiros para o Estado do Piauí, visando à incorporação de trecho da Rodovia PI-247, compreendido entre a divisa do Piauí com o estado do Maranhão (Ponte s/ Rio Parnaíba) e o entroncamento com a Rodovia BR-135 (cidade de Bertolínia - PI), com extensão de 82,9 km em pista simples, ao Contrato de PPP 003/2021. Em suma, a solicitação diz respeito à validade técnica, jurídica e econômico-financeira da incorporação do trecho citado ao Contrato de PPP 003/2021.

A partir da solicitação apresentada pela Concessionária, o Conselho Gestor de Parcerias - CGP encaminhou à Procuradoria Geral do Estado do Piauí - PGE consulta sobre a possibilidade de se conceder tal autorização à Concessionária.

Em resposta, a PGE apresentou, no dia 19 de setembro, o seu Parecer sobre o caso (Parecer nº 103/2022/LG/PLC/GAB/PGE-PI/PLC/GAB/PGE-PI/GAB/PGE-PI). Segundo entendimento da Procuradoria Estadual, a autorização do CGP para que a Concessionária realize estudos, ainda que sem custos para o Estado, é juridicamente inválida para justificar a incorporação do trecho acima citado ao Contrato de PPP 003/2021.

Em síntese, o argumento suscitado pela PGE coloca o objeto contratual como limite material para alteração do contrato de concessão, tendo em vista que: *“a alteração do objeto concedido importará na extrapolação do limite do processo licitatório realizado e, dessa forma, na violação do dever constitucionalmente imposto à administração pública e aos seus servidores.”*

Considerando o Parecer apresentado pela Procuradoria estadual, e em atendimento à solicitação formulada pelo CMOG, em 19/09/2022, o **CONSÓRCIO EVVIA ICO**, no papel de Verificador Independente, vem se manifestar sobre o tema.

Inicialmente, no que se refere à possibilidade de realização de vistoria pela Concessionária, este Verificador Independente entende que se trata apenas de solicitação para que se realize e se apresente estudos de viabilidade acerca da inclusão de um novo trecho à concessão, de caráter não vinculante ou definitivo.

Isso porque não há qualquer obrigatoriedade para que o Poder Concedente aceite os estudos apresentados ou qualquer espécie de validação tácita sem que seja realizada, a posteriori, análise criteriosa pelo DER/PI, CMOG e até por este Verificador Independente, caso se entenda adequado. Eventual decisão pela incorporação do trecho à concessão será precedida de análise e revisão detalhadas pelo Poder Concedente, para aprovação dos estudos de viabilidade elaborados pela Concessionária.

Equivaleria, fazendo-se um paralelo, à responsabilidade da Concessionária pela elaboração e apresentação dos projetos executivos no âmbito do Contrato de PPP e a necessidade de validação e conferência de sua adequação técnica pelo Poder Concedente, antes de se proceder à execução da obra em si.

Nas obras de recuperação, por exemplo, o Programa de Exploração Rodoviária (PER) é claro ao destacar que o Projeto Executivo de Recuperação deve conter o detalhamento de todas as soluções propostas e deverá ser apresentado ao DER/PI, a quem recai a responsabilidade por avaliar e emitir a “Não Objeção”.

O contrato de concessão confere à Concessionária a liberdade de definir a metodologia e a forma de realização do projeto executivo, atribuindo ao Poder Concedente a responsabilidade pela validação técnico normativa, a exemplo do que ocorreria no caso da vistoria do trecho a ser adicionado. Eventuais incorreções deste material apresentado, do ponto de vista econômico-financeiro, por exemplo, seriam sanadas pela análise e revisão posterior tanto do DER/PI, quanto deste Verificador Independente, caso demandado.

Dessa forma, na visão deste VI, o fato de a Concessionária realizar a vistoria do trecho e fazer os levantamentos pertinentes não implica parcialidade ou invalidação dos resultados, já que passarão, necessariamente, por avaliação posterior pelo Poder Concedente, que fará as considerações que entender adequadas, tanto do ponto de vista técnico, como econômico-financeiro. Vale considerar, ainda, que a realização dos estudos pela Concessionária não acarretará custos adicionais ao Poder Concedente, o que representará uma economia ao Estado do Piauí, caso venha a concluir pela incorporação do trecho vistoriado ao Contrato de PPP vigente.

Também não representaria óbice à adição do trecho em avaliação, ao Contrato de Concessão, o aventado limite material para alteração contratual. Isso porque, no entendimento deste VI, a ideia de que a inclusão do trecho representa *“uma extrapolação material do objeto da concessão formalizada entre o Estado do Piauí e a Concessionária Grãos do Piauí SPE”* implicaria imutabilidade dos contratos de parceria público privada, sendo que a mutabilidade é característica própria de avenças dessa natureza.

Da mesma forma, este Verificador corrobora com o entendimento de que: *“a licitação não é princípio, muito menos princípio universal, pois a Constituição*

não previu um dever geral de licitar para o estabelecimento de qualquer tipo de vínculo jurídico entre poder público e particulares”¹.

Considerando que a licitação não é um princípio absoluto e universal, nos parece fundamental uma avaliação conjugada com o princípio da economicidade, já que nem sempre a licitação é o melhor caminho do ponto de vista socioeconômico. A adição de novo trecho em um contrato já existente pode gerar uma economia evidente de recursos, em comparação com novo processo licitatório, devido a fatores diversos, tais como: mobilização de equipes e equipamentos, redução do custo de interface entre público e privado, desnecessidade de nova garantia pelo poder concedente, inexistência de todos os custos que envolvem a modelagem e lançamento do edital, realização de consultas e audiências públicas, fase recursal, entre outros.

Em suma, ainda que caiba ao gestor público observância ao princípio da licitação, seu caráter não é absoluto, já que depende de uma avaliação global e ponderação de vários outros princípios e fatores para definição do melhor caminho. Essa análise discricionária parte do caso concreto e de critérios de oportunidade e conveniência, de forma a se concluir pela opção mais benéfica ao erário e ao interesse público.

Tal entendimento complementa a ideia de que a mutabilidade contratual é traço fundamental de instrumentos duradouros e complexos, tais como contratos de concessão, em virtude do risco inerente de obsolescência e a necessidade de o instrumento contratual refletir as modificações que se sucederão ao longo da execução da parceria, conforme entendimento de Flávio Amaral Garcia:

¹ SUNDFELD, Carlos Ari; MONTEIRO, Vera; ROSILHO, André. A estruturação das concessões por meio de parceria com particulares autorizados - art. 21 da Lei nº 8.987/1995.

Os contratos administrativos sempre se caracterizaram pelo traço da mutabilidade. Ocorre que nos contratos duradouros – como são as concessões de serviços públicos e as parcerias público-privadas – a mutabilidade se apresenta com maior intensidade e complexidade. A tese parte da premissa de que a mudança é inexorável e que as estruturas contratuais hodiernas devem estar preparadas para lidar com as modificações econômicas, financeiras, técnicas e políticas que, certamente, se sucederão ao longo da execução do contrato. (GARCIA, Flávio Amaral. A Mutabilidade nos Contratos de Concessão no Brasil. 2019. Tese (Doutorado) - Faculdade de Direito, Universidade de Coimbra, Coimbra, 2019. p. 4). Grifos nossos.

Em suma, Amaral Garcia entende que “a *mutabilidade é um atributo inerente aos contratos de concessão*”, podendo ser balizada por um duplo fundamento:

a) a prossecução do interesse público, cuja técnica desenvolvida no Direito Administrativo para sua operacionalização foi o poder de alterar unilateralmente o contrato; b) a ocorrência de novos fatos econômicos, jurídicos, financeiros, políticos e técnicos que engendrem mudanças significativas em relação ao que foi pactuado originalmente. Grifos nossos.

De igual modo entendem Egon Bockmann Moreira e Célio Lucas Milano:

(...) os contratos de concessão são incompletos e dinâmicos, seja devido ao elevado volume de informações, seja por conta de seu longo prazo - e de todas as evoluções das necessidades sociais relacionadas ao seu objeto experimentadas durante esse longo período -, seja em razão do elevado custo para a construção do modelo concessionário. Como dito, são pactos que precisam ser compreendidos como contratos abertos, pois convivem e se nutrem de grande quantidade de informação diariamente recebida. Grifos nossos.

Partindo dessas premissas, a visão deste Verificador Independente é de que a inclusão do trecho na concessão depende de uma análise multifatorial. Isto pois, junto da avaliação dos estudos de viabilidade apresentados pela Concessionária, deve ser considerado o princípio da economicidade e os critérios de oportunidade e conveniência, de modo que se conclua pela opção mais viável ao erário e ao interesse público. Além disso, a decisão do Poder Concedente pela inclusão do trecho deverá levar em consideração o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Buscando situações análogas, este Verificador identificou um caso semelhante em Contrato de Concessão do setor ferroviário. Quando da discussão acerca da validade da prorrogação antecipada dos contratos (Ação Direta de Inconstitucionalidade 5991), a Ministra Cármen Lúcia, relatora do caso, entendeu que: *A imutabilidade do objeto da concessão não impede alterações no contrato para adequar-se às necessidades econômicas e sociais decorrentes da dinâmica do serviço público concedido e do longo prazo contratual estabelecido, observados o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e os princípios constitucionais pertinentes.* (destaques nossos).

Pelo que concluiu este VI, a partir da análise da decisão, o Supremo Tribunal Federal (STF) foi assertivo ao validar a mutabilidade contratual com a finalidade de adequações às necessidades impostas pela própria execução contratual, colocando como condicionante o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e os princípios constitucionais pertinentes.

Concluiu, ainda, que entendimentos jurisprudenciais e doutrinários, como os exemplificados, vêm motivando, na visão deste Verificador, a modernização das previsões contratuais no âmbito das parcerias público-privadas, no tocante à possibilidade de modificação do escopo original.

Isso se reflete no próprio Contrato de Concessão nº 003/2021, claro ao prever a possibilidade de ampliação do sistema rodoviário, conforme redação da cláusula 20.1, *“caso o Governo do Estado do Piauí venha a implantar e pavimentar novos trechos rodoviários ou pavimentar rotas alternativas à rodovia pedagiada que resulte em concorrência de tráfego, essa nova rodovia poderá ser incorporada à CONCESSÃO”*.

Pelo que se depreende da previsão, em linha com o entendimento exposto pelo STF no mencionado julgado e com os princípios apontados, a prerrogativa de incorporação à Concessão de novos trechos ou rotas alternativas que venham a ser pedagiadas é expressa. Significa, na visão deste VI, que o próprio Estado, quando da realização da modelagem do projeto, previu que técnica e economicamente poderia fazer sentido, no futuro, a adição de trechos subsequentes aos concedidos, deixando, então, fundamento contratual para que as partes promovessem tal alteração.

Neste ponto, vale lembrar que o Contrato de Concessão já foi inclusive objeto de modificações, promovidas pelo Poder Público, quando da execução da obra de readequação do traçado no km 33 da PI-262 pela Construtora Hidros Ltda, contratada pela SETRANS-PI.

Ao se manifestar naquele caso, inclusive, este Verificador Independente entendeu que as supressões e modificações das obrigações contratuais possivelmente implicarão desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a ser dimensionado pelas partes e apurado em momento oportuno.

Isto pois, por um lado, os serviços dos Trabalhos Iniciais deixarão de compor o escopo da Concessionária, especificamente no trecho em intervenção pela obra da SETRANS-PI, e também as obrigações de licenciamento que foram cumpridas pela própria SETRANS-PI. Enquanto por outro, os passivos ambientais decorrentes das obras hoje em execução pela Construtora Hidros

terão repercussão direta no campo das obrigações assumidas pela Concessionária e deverão ser igualmente consideradas na apuração de eventuais desequilíbrios econômico-financeiros.

Trata-se de modificações significativas no Contrato de Concessão e que impactarão o equilíbrio econômico-financeiro, indicadores de desempenho pertinentes ao trecho licitado à Construtora Hidros, adequação das previsões pertinentes à Certificação Ambiental e todas as obrigações a ela atreladas, entre outros fatores de cunho técnico e econômico a serem apurados.

Considerando esse cenário e todo o já exposto por este Verificador Independente naquela oportunidade (Ofício 035/2022/VI_PI397) caso o Poder Concedente defina, em conjunto com a Concessionária, pela incorporação desse novo trecho em análise, no entendimento deste VI, as partes poderiam realizar uma revisão extraordinária no Contrato de Concessão, para avaliação e formalização de eventual compensação entre a incorporação de trecho da Rodovia PI-247, compreendido entre a divisa do Piauí com o estado do Maranhão (Ponte s/ Rio Parnaíba) e o entroncamento com a Rodovia BR-135 (cidade de Bertolínia - PI) ao Contrato de Concessão e a readequação do traçado no km 33 da PI-262 pela Construtora Hidros Ltda.

Nessa hipótese, o próprio estudo econômico-financeiro a ser elaborado poderá abarcar os benefícios e desafios dessa adição, como contraponto às obras de readequação do traçado, de forma a conferir ao Poder Concedente uma análise abrangente do Contrato de Concessão, a partir da conjugação dessas alterações.

Considerando todos os apontamentos expostos, este Verificador entende que:

- a) não há óbice legal ou contratual à realização, pela Concessionária, dos estudos de viabilidade para a incorporação de trecho de rodovia ao objeto da Concessão nº 003/2021;
- b) a realização de vistoria/estudos pela Concessionária não é vinculante ou implicaria qualquer vício, já que os resultados serão, necessariamente, avaliados pelo Poder Concedente quanto à adequação e pertinência técnica e econômico-financeira;
- c) caberá ao Poder Concedente e a este Verificador Independente, caso se entenda adequado, avaliar e validar os estudos, e opinar pela inclusão ou não do trecho à Concessão, sob o ponto de vista técnico, jurídico, econômico-financeiro e do interesse público;
- d) eventual inclusão do trecho à Concessão teria que partir da análise não apenas do princípio da licitação, mas o da mutabilidade dos contratos de concessão e sobretudo da economicidade e do interesse público;
- e) o próprio Contrato de Concessão já foi objeto de modificações, quando da execução da obra de readequação do traçado no km 33 da PI-262 pela Construtora Hidros Ltda, contratada pela SETRANS-PI, o que reforça o caráter mutável dos contratos e que o próprio Poder Público dela se valeu para promover tais alterações;
- f) o Contrato de Concessão prevê, expressamente, a prerrogativa de as partes realizarem modificações contratuais, justamente, para adição de novos trechos, o que evidencia o respaldo contratual da medida, caso as partes assim entendam;
- g) é possível que as partes façam uma avaliação macro do Contrato de Concessão, de modo que sejam compensadas as alterações de inclusão e supressão de trechos, proporcionando uma economia ainda mais significativa ao Estado, já que não teria, possivelmente, que arcar com todo o reequilíbrio contratual decorrente das obras em execução pela

Construtora Hidros, além de toda a economia já citada, em comparação com a realização de nova licitação.

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.

DIOGO MENEZES Assinado de forma digital
SOUZA:0059457 por DIOGO MENEZES
6199 SOUZA:00594576199
Dados: 2022.10.19
17:12:19 -03'00'

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

OFÍCIO Nº 072/2022/VI_PI397

Teresina, 20 de outubro 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: 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/22092102, referente a ressalva do V.I acerca da análise aos projetos executivos da Praça de Pedágio P01.

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 resposta a ressalva feita por este verificador independente aos Projetos Executivos da Praça de Pedágio 01, proposta pela Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias S/A, em 23 de setembro de 2022, através do Ofício nº GP/DP/22092102.**

O ofício supra referenciado encaminha a resposta à ressalva feita por este verificador independente referente ao projeto de pavimentação dos Projetos Executivos da Praça de Pedágio 01.

A análise deste Verificador baseia-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, conforme preconiza o PER. Está análise também baseou-se nos Projetos Funcionais enviados pela Concessionária no dia 02 de março de 2022 através do Ofício GP/DP/22030201, e que obteve a “não objeção” do poder concedente através do Ofício 146/2022/DER-PI/DGE, no dia 05 de abril de 2022.

Assim este verificador identificou em sua análise aos Projetos Executivos da Praça de Pedágio P01, que no projeto de pavimentação a Concessionária propôs dois cenários diferentes para a execução do pavimento, mas não foi especificado no projeto qual cenário iria adotar para a execução do pavimento flexível da Praça. Desta forma foi solicitado, por meio da NOTA TÉCNICA Nº 006-2022-VI_PI_397, que a Concessionária esclarecesse qual cenário iria adotar.

Na resposta encaminhada em 23 de setembro de 2022, através do Ofício GP/DP/22092102, a Concessionária informou que *“os cenários apresentados e estudados pela Projetista (Cenário 1 e Cenário 2), permite que a concessionária escolha construir o pavimento em duas etapas, de forma que o pavimento final deverá atender as premissas utilizadas no projeto em pauta para uma vida útil de 10 anos e normas vigentes”*

Desta forma, cabe destacar que o Manual de Pavimentação do DNIT prevê a execução do Pavimento por etapas, conforme trecho extraído do Capítulo 4 – Projeto de Engenharia Rodoviária:

Pavimentos por etapas - Muitas vezes, quando não se dispõe de dados seguros sobre a composição de tráfego, é conveniente a pavimentação por etapas, havendo ainda a vantagem de, ao se completar o pavimento para o período de projeto definitivo, eliminarem-se as pequenas irregularidades que podem ocorrer nos primeiros anos de vida do pavimento.

Assim, entendendo-se que os cenários apresentados tratam-se de uma variação na forma de execução do pavimento, sendo que ao invés de construir em uma única etapa teria a escolha de se construir em duas através dos cenários apresentados, este Verificador considera que a proposta da Concessionária atende ao disposto no manual de Pavimentação do DNIT, não restando assim ressalvas quanto ao Projeto Executivo da Praça de Pedágio P1.

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.

DIOGO MENEZES Assinado de forma digital
SOUZA:0059457 por DIOGO MENEZES
6199 SOUZA:00594576199
Dados: 2022.10.20
10:34:28 -03'00'

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

OFÍCIO Nº 073/2022/VI_PI397

Teresina, 28 de outubro 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: 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

Superintendente de Parcerias e Concessões – SUPARC

Referência: Encaminha NOTA TÉCNICA Nº 007/2022/VI_PI_397, em Resposta ao Ofício nº GP/DP/22091504, acerca da análise do Projeto Executivo da Praça de Pedágio 02.

Excelentíssimo Senhor,

Cumprimentando-o cordialmente, o **CONSÓRCIO EVVIA ICO**, na condição de Verificador Independente do Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021, vem apresentar a **NOTA TÉCNICA Nº 007/2022/VI_PI_397**, acerca da análise dos projetos executivos da praça de pedágio 02, proposta pela Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias S/A, em 19 de setembro de 2022, através do Ofício nº GP/DP/22091504.

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

DIOGO
MENEZES
SOUZA:0059457
6199

Assinado de forma
digital por DIOGO
MENEZES
SOUZA:00594576199
Dados: 2022.10.28
18:08:29 -03'00'

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

9.2 Anexo 2 – Arquivo Digital

Esta folha contém um Arquivo Digital contendo o seguinte conteúdo:

- Relatório Geral de Verificação - PI397-VI-FIS-RGV-2022-12-R00
- Arquivo digital de todas as comunicações expedidas e recebidas em outubro de 2022.

TERMO DE ENCERRAMENTO

10. TERMO DE ENCERRAMENTO

Este volume, contendo o Relatório Geral de Verificação PI397-VI-FIS-RGV-2022-12-R00, referente à prestação de serviços de Verificador Independente no decorrer do mês de outubro/2022, possui 240 (duzentos e quarenta) páginas numericamente ordenadas.

Teresina-PI, 04 de novembro de 2022.

Elaborado por:



Eng.^a Daniela Argenta
CONSÓRCIO EVVIA ICO
CREA 1200051866/D-MT



Eng.º Antonio de Pádua Rodrigues
CONSÓRCIO EVVIA ICO
CREA 20178-PI

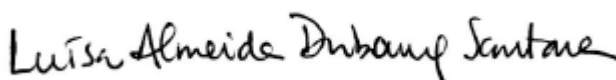
Conferido por:



Eng.º Diogo Menezes Souza
CONSÓRCIO EVVIA ICO
CREA 15926/D-GO



Eng.º Marcos Catalano Corrêa
CONSÓRCIO EVVIA ICO
CREA 5060340611/D-SP



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

EVVIA ICO

RODOVIA TRANSERRADOS - ESTRADA PALESTINA
CONSÓRCIO